NR 9 (1182) ● 3 MARCA 1974 ● CENA 3 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

SAMOLOT AMATORSKI „WROCŁAW"

Rozmowa z brązowym medalistą

CYWILNY LOTNICZY TABOR ŚWIATA

Człowiek z połczyńskiej legendy

Na zdjęciu prezentujemy lotniczkę wojskową, podpułkownika-pilota Zofię Andrychowską. Piszemy o niej na str. 6. O innych lotniczkach zamieszczamy artykuł na stronach 8–9.

Zdjęcie: ZBIGNIEW CHMURZYŃSKI

OGÓLNOPOLSKI KONKURS WIEDZY APRL, TV I „SKRZYDLATEJ"

LOTNICTWO W 30-LECIU PRL

NASZYCH młodych Czytelników serdecznie zapraszamy do udziału w ogólnopolskim konkursie wiedzy lotniczej, który organizuje Aeroklub PRL przy współudziale Telewizji Polskiej i naszej redakcji. Jest okazja sprawdzenia i pogłębienia swej wiedzy lotniczej, a zarazem – co przyświeca głównie naszemu konkursowi – szerokiego spopularyzowania dorobku lotnictwa polskiego w 30-leciu PRL.

Regulamin konkursu podaje, że udział w nim może wziąć każdy młody człowiek, obywatel PRL, zrzeszony lub nie zrzeszony w Aeroklubie PRL, który nie ukończył 30 lat. Konkurs – obejmujący problematykę lotnictwa wojskowego, sportowego, komunikacyjnego, sanitarnego, gospodarczego i przemysłu lotniczego – jest trzyetapowy:

1. **Eliminacje wstępne** przeprowadzone zostaną w aeroklubach regionalnych do 15 kwietnia br. Każdy z uczestników będzie musiał odpowiedzieć pisemnie na 20 pytań. Zwycięzca wyłoniony przez 3-osobowe jury weźmie udział w następnym 2 etapie konkursu.

2. **Eliminacje strefowe** odbędą się do 15 czerwca br. w sześciu strefach: **I – w Słupsku** dla zwycięzców z aeroklubów w Szczecinie, Słupsku, Gdańsku, Elblągu, Olsztynie i Kętrzynie; **II – w Bydgoszczy** dla zwycięzców z aeroklubów w Bydgoszczy, Grudziądzu, Inowrocławiu, Włocławku, Toruniu, Płocku i CWL Leszno; **III – w Lublinie** dla zwycięzców z aeroklubów w Białymstoku, Warszawie, Lublinie, Świdniku, Radomiu, Kielcach, Łodzi i Dęblinie; **IV – w Krakowie** dla zwycięzców z aeroklubów w Rzeszowie, Stalowej Woli, Mielcu, Krośnie, Nowym Sączu, Nowym Targu i Krakowie; **V – w Bielsku-Białej** dla zwycięzców z aeroklubów w Katowicach, Bielsku-Białej, Rybniku, Gliwicach i Częstochowie; **VI – we Wrocławiu** dla zwycięzców z aeroklubów w Jeleniej Górze, Zielonej Górze, Lubinie, Ostrowie Wlkp., Poznaniu, Opolu i Wrocławiu. Każdy z uczestników eliminacji strefowych będzie musiał odpowiedzieć na 15 pytań w ciągu 15 minut. Eliminacje strefowe będą miały już charakter imprezy z udziałem publiczności. Zwycięzcy zakwalifikują się do finału.

3. **Finał konkursu** odbędzie się 8 września 1974 r. w Łodzi przed kamerami Telewizji i będzie miał charakter teleturnieju, podobnie jak to było w lipcu ub. r.

Na zwycięzców ogólnopolskiego konkursu wiedzy lotniczej czekają na każdym etapie jego rozgrywania różnorodne, wartościowe nagrody. Będzie to więc masowa impreza lotnicza, w której można walczyć nie tylko o nagrody, ale przede wszystkim sprawdzić się. Sprawdzić swoją wiedzę lotniczą.

Sądzimy więc, że nasi Czytelnicy, którzy – jak wiemy – czytają również wiele współczesnych książek o tematyce lotniczej będą z powodzeniem startowali w konkursie.

Zgłoszenia do konkursu przyjmują wszystkie aerokluby, które też udzielają odpowiednich informacji na ten temat. Otrzymały one w tej sprawie odpowiednie wytyczne (pismo okólne ZG APRL nr 21/73 z 20.XII.1973 r.).

Zapraszamy do konkursu. Jesteśmy też przekonani, że przyczyni się on do szerokiego spopularyzowania dorobku lotnictwa polskiego w 30-leciu PRL.

(y)

Z LOTU PO KRAJU

● **DŁUGOFALOWĄ** umowę o wzajemnej współpracy zawarto pomiędzy Akademią Sztabu Generalnego im. gen. broni K. Świerczewskiego a Wyższą Oficerską Szkołą Lotniczą im. J. Krasickiego. Przewiduje ona organizowanie wielu wspólnych przedsięwzięć w zakresie pracy partyjno-politycznej, dydaktyczno-wychowawczej i naukowo-badawczej, co służyć będzie doskonaleniu działania obydwu uczelni.

*

● **WSK** w Świdniku przystosowuje śmigłowiec, przeznaczony specjalnie dla potrzeb Telewizji Polskiej, do przeprowadzania transmisji z różnych imprez, m. in. kolorskiego Wyścigu Pokoju. Do eksploatacji śmigłowiec ma wejść już w maju br. Wytwórnia montuje także specjalny śmigłowiec-dźwig dla katowickiego „Mostostalu".

*

● **W JEDNEJ** z jednostek lotniczych, z inicjatywy członków Socjalistycznego Związku Młodzieży Wojskowej, ufundowano cztery książeczki mieszkaniowe dla wychowanków Państwowego Domu Dziecka.

*

● **LEKARZ,** dr med. **Natalia Popkowska,** członek Aeroklubu Lubelskiego, jest pierwszą kobietą na Lubelszczyźnie, która zdobyła diamentową odznakę szybowcową.

*

● **NASZ WYDAWCA** – Wydawnictwa Komunikacji i Łączności otworzyły 11 lutego br. w Warszawie przy ul. Kazimierzowskiej 52 Ośrodek Informacyjny, do którego zapraszamy wszystkich zainteresowanych publikacjami WKiŁ z dziedziny transportu i łączności.

● **POZNAŃSKIE** lotnisko Ławica przyjęło czarterowy samolot holenderskich linii „Martinair" typu DC-9, na pokładzie którego przywieziono z Holandii 20 430 piskląt dla nowoczesnej fermy w Polityce pod Poznaniem.

*

● **NOWYM** prezesem Aeroklubu Lubelskiego na walnym zebraniu sprawozdawczo-wyborczym wybrano wicewojewodę lubelskiego — **Tadeusza Dmyterko.**

*

● **W WYŻSZEJ** Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie odbyła się konferencja popularnonaukowa, poświęcona wybranym zagadnieniom rozwoju lotnictwa w 30-leciu Polski Ludowej. Referaty wygłosili m. in. ppłk dr **Jan Celek,** ppłk mgr inż. **Henryk Stocki** i ppłk dypl. pil. **Jan Sokołowski.**

*

● **W PRACOWNI** Urbanistyki Ośrodka Dokumentacji Zabytków w Warszawie znajduje się unikalny zbiór ponad 5 tysięcy negatywów zdjęć lotniczych dla ok. 650 miejscowości, na których prezentowane są najwartościowsze w skali kraju zespoły architektury i poszczególne zabytki. Zdjęcia te, wykonane w ciągu trzech lat, mają dużą wartość naukowo-badawczą. Korzystają z nich stale restauratorzy zabytków, historycy i etnografowie.

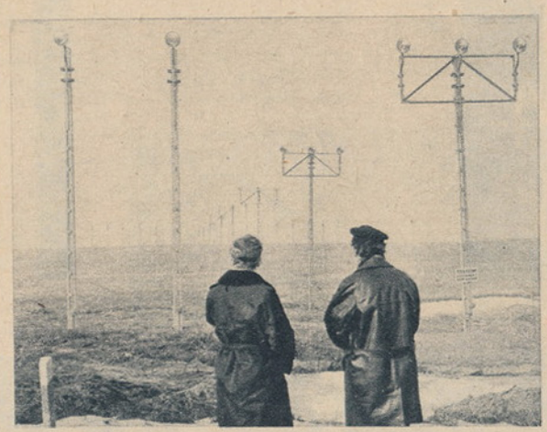
*

● **ZAŁOGA** Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku przekazała miejscowemu aeroklubowi robotniczemu działającemu przy WSK pierwszy egzemplarz wyprodukowanego w wytwórni szybowca „Pirat", który wejdzie do eksploatacji w klubie w tym sezonie.

ZMARLI

Inż. WIEŃCZYSŁAW WACŁAWSKI, członek Łódzkiego Klubu Seniorów Lotnictwa, konstruktor płatowców.

EUGENIUSZ SKUBIŚ, komandor podporucznik pilot, wieloletni oficer lotnictwa WP, odznaczony m. in. Złotym Krzyżem Zasługi.



To już RĘBIECHOWO w lutym 1974 r. (zdjęcie z lewej). Raport z placu wielkiej budowy nowego lotniska w Rębiechowie przeczytacie w NASTĘPNYM NUMERZE „SKRZYDLATEJ". W tym samym numerze publikujemy także opis techniczny i rysunki nowego polskiego szybowca „Jantar-Standard" oraz pierwszą relację Tadeusza Rejniaka z XIV Szybowcowych Mistrzostw Świata w Australii.

Zdjęcie: TADEUSZ KOSZYŃSKI

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **W okresie** od 25 stycznia do 10 lutego br. w ZSRR wystrzeliwane były rakiety nośne w kierunku Pacyfiku, na obszar wodny o promieniu 130 mil morskich, ze środkiem określonym przez następujące współrzędne: 40 stopni 37 minut szerokości północnej i 176 stopni 57 minut długości wschodniej.

■ **W obecności** ministra Roberta Galley we francuskiej bazie lotniczej w Reims odbyła się ceremonia przekazania najnowszej konstrukcji samolotów „Mirage F-1" eskadrze 2/30 „Normandie-Niemen", noszącej imię sławnej jednostki lotnictwa francuskiego, która walczyła w czasie II wojny światowej z hitlerowską Luftwaffe, ramię w ramię z jednostkami lotnictwa radzieckiego na froncie wschodnim.

■ **W Fort Bragg** (USA) odbyły się pierwsze międzynarodowe zawody spadochronowe w skokach grupowych, które mają być rozgrywane co dwa lata. Współzawodniczyły ze sobą ekipy pięciu krajów. Program obejmował siedem konkurencji: szybkość utworzenia w spadaniu „gwiazdy" sformowanej z 10 skoczków oraz szybkość utworzenia, kolejno, sześciu innych figur przez grupy czterech skoczków. Zawodnicy skakali ze śmigłowców CH-47 „Chinook". Najszybciej gwiazdę 10-ramienną utworzyli skoczkowie USA (17,3 s), przed Francją (17,9 s). W konkurencjach wymagających skoków ekip 4-osobowych zwyciężyli również Amerykanie (38 s), przed skoczkami NRF (60 s).

■ **Nieprzeciętnego** wyczynu dokonał młody pilot zachodnioniemiecki George Rossbach, przelatując na jednosilnikowym samolocie turystycznym Beech-Musketeer Super III z Waszyngtonu przez Boston, Labrador, Grenlandię, Islandię i Anglię — do Frankfurtu nad Menem. Ogólny czas lotu wyniósł 46 godz. 37 min.

■ **Tytuł** mistrza w szybowcowych mistrzostwach Afryki Południowej — 1974 zdobył w klasie standard Chris Falkenbridge, przed Bruno Gantenbrinkiem (NRF) i Bobbym Clifford-em. W klasie otwartej mistrzem został Heini Heiriss, przed Georgem Eckle (NRF) i Bryanem Liegnerem.

■ **Samolot** francusko-brytyjski „Concorde 02" był poddany próbom eksploatacyjnym na Alasce, w warunkach ostrych mrozów. Do Fairbanks na Alasce „Concorde" przeleciał drogą przez Islandię, lądując w Keflavik.

■ **Na czwarte** miejsce największych w USA producentów lekkich samolotów dyspozycyjnych, turystycznych i sportowych po „wielkiej trójce" — Cessna, Piper i Beech, weszła w roku ubiegłym firma Bellanca. W r. 1973 zakłady Cessna sprzedały 7 272 samoloty, Piper — 3 233, Beech — 1 102, Bellanca — 684.

■ **Brytyjskie** towarzystwo Bristow Helicopters (rozporządzające flotą 200 śmigłowców dowozowych) zakupiło 6 śmigłowców S-61 i 7 S-58 T w celu uzupełnienia swego parku maszyn. Jest to obecnie największe w Europie towarzystwo oferujące usługi w zakresie dowozu pasażerów na krótkich trasach.

■ **Arabia Saudyjska** i szejkanat Abu Dabi poczyniły poważne zamówienia francuskiego sprzętu lotniczego. Również Kuwejt czyni starania w celu zakupu francuskich samolotów „Mirage", pocisków zdalnie kierowanych i śmigłowców.

■ **Zespół** konstruktorski Iosifa Silimona (Rumunia) opracował nowy samolot IS-24. Jest to pięciomiejscowy górnopłat, który ma być używany do wykonywania zdjęć z powietrza, holowania szybowców i dla użytku spadochroniarzy. Przewidywana jest wersja pływakowa samolotu oraz wersja skróconego startu.

■ **Na spotkaniu** władz Aeroklubu CSRS z najlepszymi sportowcami lotniczymi Czechosłowacji wręczono dyplomy i nagrody najlepszym szybownikom, pilotom i nawigatorom samolotowym oraz spadochroniarzom. Wyróżnieni zostali m. in. F. Matousek, J. Smolka, J. Satny (szybownicy), J. Jindra, J. Kobrle, D. Polonec (akrobaci samolotowi), J. Binder, P. Dorot, J. Fiala (piloci rajdowi, samolotowi), A. Kutalek, St. Lacina, I. Skotak (spadochroniarze).

■ **Rekordową** „gwiazdę", złożoną z 27 skoczków, utworzyli w Elsinore (USA) skoczkowie amerykańscy. Nastąpiło to dopiero przy trzeciej próbie.

■ **W ciągu ostatnich dziesięciu lat przeciętna** prędkość przewozu lotniczego w skali światowej zwiększyła się z 435 do 590 km/h, liczba pasażerów w samolocie z 43 do 68 osób, a średnia odległość przewozowa z 1 085 do 1 300 km. W tym samym czasie regularne przewozy pasażerskie wzrosły 3,5-krotnie, a towarowe prawie 5-krotnie. Największy wzrost (o 19%) zanotowano w latach 1965 i 1967, a najmniejszy w roku 1971 (7%). Średni wskaźnik wzrostu przewozów lotniczych w ubiegłym dziesięcioleciu kształtował się na poziomie 14% i miał tendencję malejącą (w roku ubiegłym — 11%).

■ **Według danych Zrzeszenia Transportu Lotniczego Ameryki** (ATA), towarzystwa lotnicze USA wykonały w roku ubiegłym 152,4 mld pkm, co stanowi w porównaniu z rokiem 1972 wzrost o 5,7%. Przeciętny wskaźnik zapełnienia samolotów obniżył się o 0,9 punkta do 52,1%. Chociaż ogólne wpływy z przewozów wzrosły o ok. 30 mln dol., stopa zysku towarzystw spadła z 5% do 4,7%. W roku ubiegłym amerykańskie towarzystwa przewozowe zamówiły ogółem 145 nowych samolotów.

■ **Znane brytyjskie towarzystwo ubezpieczeniowe** Lloyd podało, że w roku 1973 zniszczonych zostało wskutek katastrof lotniczych 30 samolotów wartości 63 mln funtów, gdy w roku 1972 — 25. W wypadkach lotniczych w roku ubiegłym zginęło 933 pasażerów i członków załogi, gdy w roku poprzedzającym — 1300. Statystyka nie obejmuje Związku Radzieckiego i Chińskiej Republiki Ludowej oraz kilku małych towarzystw afrykańskich i azjatyckich.

■ **„British Airways"** wprowadzają z dniem 1 kwietnia br. do statystyk przewozowych system metryczny, zamiast dotychczas używanych mil i ton angielskich.

■ **Korespondenci zagraniczni** przebywający w Pekinie donoszą, że z dniem 15 stycznia br. w ChRL nastąpiła podwyżka opłat za przewozy samolotami transportowymi, prawie o 150 procent. Podwyżka ta stosowana jest wyłącznie dla cudzoziemców.

■ **W Japonii** w końcu roku 1973 zarejestrowane było 1 278 cywilnych statków powietrznych. W liczbie tej znajdowały się 724 samoloty: 60 odrzutowych czterosilnikowych; 23 — odrzutowe trójsilnikowe; 18 — odrzutowych dwusilnikowych; 92 — turbośmigłowe; 107 — dwusilnikowych z silnikami tłokowymi i 424 samoloty jednosilnikowe z silnikami tłokowymi. Ponadto 313 śmigłowców oraz 241 szybowców. **(O)**

Rozmawiamy

W KAWIARENCE „SKRZYDLATEJ"

Z II WICEMISTRZEM ŚWIATA W SZYBOWNICTWIE FRANCISZKIEM KĘPKĄ

Imponująca jest seria sukcesów FRANCISZKA KĘPKI. Podczas czterech startów w mistrzostwach świata wywalczył cztery brązowe medale w klasie standard. Medalowe żniwo rozpoczął w 1965 r., podczas X Szybowcowych Mistrzostw Świata w South Cerney w Anglii. Następny „brąz" wywalczył pod niebem Stanów Zjednoczonych (XII SMŚ, Marfa, 1970 r.) i Jugosławii (XIII SMŚ, Vrsac, 1972 r.). Czwarty brązowy medal przywiózł z Australii, z tegorocznych, XIV Szybowcowych Mistrzostw Świata w Waikerie. Z naszym czterokrotnym brązowym medalistą mistrzostw świata w szybownictwie rozmawiamy bezpośrednio po powrocie ekipy polskiej z Antypodów. Rozmowę przeprowadził kolega F. Kępki z lotniska, red. Henryk Kucharski. (red.)

— W imieniu Czytelników, redakcji i własnym serdecznie gratuluję Ci kolejnego medalu w mistrzostwach świata.

— Dziękuję bardzo.

Czwarty brązowy medal w czwartym występie w mistrzostwach świata jest niewątpliwie wielkim sukcesem i kolejnym potwierdzeniem bardzo wysokiej klasy zawodniczej. Co sam o tym sądzisz?

— Dla mnie medal przywieziony z Australii jest tym cenniejszy, że po pewnych niepowodzeniach w pierwszej fazie mistrzostw, musiałem o niego ostro walczyć z poważnymi rywalami aż do ostatniej konkurencji. Tym bardziej więc cieszę się z tego medalu, chociaż gdyby nie pech — byłby to, być może, medal z bardziej szlachetnego kruszcu.

— Doniesienia agencyjne mówiły o „czarnym czwartku" polskiej ekipy w Weikerie...

— Właśnie w ów czwartek odbyła się trzecia konkurencja mistrzostw, w której zanotowaliśmy największe straty punktowe. Na 1 000 możliwych do zdobycia punktów Stanisław Kluk zdobył ich w tej konkurencji 447, Henryk Poźniak — 577, Stanisław Wujczak — 604, a ja — 627. Na pierwszy rzut oka straty tego dnia nie wydają się nawet wielkie. Przy niezwykle wyrównanej stawce konkurentów w australijskich mistrzostwach okazały się one jednak duże i bardzo trudne do odrobienia.

— Co było bezpośrednią przyczyną słabszych rezultatów w tym dniu?

Trudno mówić o przyczynach. Dziś może nawet łatwo mówić co by było, gdyby było. Ale wtedy? Myślę, że był to chyba po prostu pech. Do ostatniego punktu zwrotnego trójkątnej trasy trzeba było lecieć pod silny wiatr, a podstawa chmur wynosiła zaledwie 1 100 metrów. Dodatkową trudnością były słabe wznoszenia. W konsekwencji nad punktem zameldowałem się zbyt późno. Mimo to sądziłem, że z wiatrem w ogon zdążę jeszcze osiągnąć metę. Niestety, kończyła się już termika i w konsekwencji zmuszony byłem lądować zaledwie 32 kilometry od lotniska. A wystarczyło, żeby wznoszenia trwały 10 minut dłużej; zaledwie 10 minut, które dawały szanse przelecenia mety. Stało się inaczej. Tymczasem najgroźniejsi rywale prawie w komplecie ukończyli konkurencję, co spowodowało wspomniane, znaczne różnice punktowe. W efekcie spadłem na odległą pozycję w klasyfikacji ogólnej.

— Nie załamałeś się jednak niepowodzeniem. Jak świadczą wyniki, ruszyłeś ostro do przodu i w rezultacie wywalczyłeś medal.

— Zawsze walczę do końca. Inna sprawa, że w Waikerie z konkurencji na konkurencję latało mi się coraz lepiej.

— Czyżbyś miał za mało treningu przed mistrzostwami świata?

— Można w pewnym sensie i tak powiedzieć, chociaż nie dotyczy to wielomiesięcznego cyklu przygotowań jakie odbyliśmy przede wszystkim w kraju. Brak mi było natomiast, tak jak moim kolegom, chociaż krótkiego treningu w nie znanych nam dotąd i pełnych niespodzianek warunkach australijskich.

Za mało też byliśmy wlatani w nowe szybowce. Ponadto dodatkowego treningu w powietrzu wymagały, po raz pierwszy zamontowane na naszych szybowcach tuż przed startem, bardzo czułe wariometry elektryczne VW5KB. Jeśli dodać zaskoczenie przez słabą pogodę, będziemy mieli przybliżony obraz przyczyn naszej ogólnie słabszej postawy w pierwszej połowie mistrzostw. Jak teraz widać, brak nam było 2 tygodni treningu w Australii, czyli akurat tyle, ile czekały tam na nas szybowce po zawiezieniu ich przez polski statek.

— Przed mistrzostwami sporo mówiliśmy i pisaliśmy o „warunkach australijskich" dla bezsilnikowego latania. W jakich warunkach przyszło Wam latać w Waikerie?

— Podczas mistrzostw okazało się, że nie mieliśmy przedtem pełnego rozeznania australijskiej pogody pod kątem jej wykorzystania do lotów szybowcowych. Liczyliśmy przede wszystkim na warunki silne, na bardzo wysokie podstawy i mocne wznoszenia. Na takie warunki zbudowane też były nasze szybowce. W przewidywaniu wysokich lotów mieliśmy zamontowaną na pokładzie aparaturę tlenową. Nie wykluczaliśmy bowiem podstaw chmur w granicach 4 000 m i 10-metrowych wznoszeń na sekundę. Tymczasem warunki były bardzo zróżnicowane. Podstawy chmur wynosiły od 700 do 2 700 m, chociaż osiągnięta przeze mnie maksymalna wysokość wynosiła zaledwie 2 400 m. Maksymalnym moim wznoszeniem było 6 m/s, ale i zero z wiatrem też bywało dobre. Lataliśmy przy pełnym pokryciu nieba i pod bezchmurnym niebem, w piekących promieniach bezlitosnego słońca. Zdarzały się silne wiatry wiejące z siłą 40 km/h. Pewnym problemem była bryza morska. Lataliśmy też w rejonie górzystym. Przede wszystkim jednak loty odbywały się nad bezludnym, nie objętym okiem buszem. Bajkowe, wymarzone przeze mnie warunki — 2 500 m podstawy i 4—5 m/s wznoszenia — panowały tylko w ostatnich dniach mistrzostw.

— Jak dawaliście sobie radę z nawigowaniem w nieznanym terenie?

— Wbrew początkowym obawom, z nawigacją nie mieliśmy żadnych problemów. Powietrze w Australii jest wyjątkowo klarowne, a widzialność sięga wielu dziesiątków kilometrów. Dla przykładu, na trójkącie 300 km wszystkie punkty zwrotne były widoczne jednocześnie.

— Wzajemna współpraca pilotów w powietrzu i z „ziemią" była zawsze mocną stroną reprezentantów Polski. Czy tak było i tym razem?

— Oczywiście, współpracowaliśmy tyle ile było można. Mój partner z klasy standard, młody i mało doświadczony Stanisław Wujczak, jest dobrym pilotem, odbiega jednak jeszcze od klasy Jana Wróblewskiego, z którym współpracowało mi się idealnie. Janek tym razem wspomagał skutecznie wszystkich polskich pilotów swoimi cennymi radami z ziemi, zwłaszcza na dolotach. Dobra była też współpraca z pozostałymi punktami naziemnymi.

— Jak oceniasz poziom mistrzostw i stawkę rywali zagranicznych?

— Jedenaście rozegranych konkurencji w czasie 13 dni dobrze świadczy o organizatorach i poziomie pilotów. Były w tych mistrzostwach konkurencje rekordowe, jak trójkąt 700 km dla klasy otwartej, czy pamiętny, choć nietypowy trójkąt 500 km, na którym zwycięzca w klasie otwartej Goran Ax osiągnął ponad 140 km/h (lepiej od rekordu międzynarodowego), a mój zwycięski w konkurencji „Jantar Standard" przeleciał tę trasę z prędkością ponad 125 km/h.

Oprócz nie biorących udziału w tegorocznych mistrzostwach bardzo dobrych pilotów ZSRR, NRD, Węgier i CSRS, na starcie w Waikerie stanęła pozostała doborowa stawka wypróbowanych w niejednych mistrzostwach zawodników. Pomimo czasami zaskakujących wyników mniej znanych pilotów w poszczególnych konkurencjach, np. dwóch zwycięstw Holendra P. Teunisse'a, w ostatecznym rozrachunku na czołowych pozycjach znaleźli się wyłącznie piloci dobrze znani i bardzo doświadczeni. Jedynym wyjątkiem był tu nasz młody Stanisław Wujczak, który zajął 8 miejsce w klasie standard. Natomiast mistrzami świata zostali ci sami piloci, którzy triumfowali 4 lata temu w Marfie: blisko pięćdziesięcioletni Amerykanin G. Moffat w klasie otwartej i ponad trzydziestoletni H. Reichmann z NRF w klasie standard.

— G. Moffat wyraźnie górował nad konkurentami klasy otwartej, w klasie standard różnice były jednak minimalne.

— Niewątpliwie, ze względu na minimalne różnice punktowe wyjątkowo interesująca była walka o medale w klasie standard. Mistrz świata H. Reichmann wygrał ze zdobywcą 2 miejsca I. Rennerem z Australii 29 punktami, a ze mną, jako brązowym medalistą — 59 punktami. Od srebrnego medalisty dzieliło mnie natomiast zaledwie 30 pkt. Natomiast G. Moffat w klasie otwartej wyprzedził następnego pilota, B. Zegelsa z Belgii, aż o 408 pkt.

— Jakie szybowce dominowały podczas XIV SMŚ?

— W klasie otwartej: „Nimbus II", „Kestrel-604" i AS-W17. W klasie standard, starannością indywidualnego przygotowania zwracały uwagę LS-2 H. Reichmanna i „Standard Cirrus" I. Rennera. Polski „Jantar Standard", produkcji Zakładów Szybowcowych w Bielsku-Białej, jest jednak szybowcem równorzędnym dla najlepszych światowych konstrukcji o 15-metrowych skrzydłach.

— Za dwa lata XV Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Finlandii. Czy możemy liczyć na to, że przywieziesz nam piąty medal z tym, iż niekoniecznie brązowy?

— Po pierwsze, będę chciał ponownie zakwalifikować się do reprezentacji, co wobec mocnej konkurencji nie jest w naszym kraju takie proste. Gdy już tego dokonam, będę oczywiście walczył o piąty medal. Jeśli przypadnie mi ponownie brąz, to myślę, że złoto wywalczy wtedy mój partner z reprezentacji. Mam przy tym ochotę w najbliższych mistrzostwach walczyć dla odmiany o medal w klasie otwartej.

— Życzę Ci gorąco nowego medalu i serdecznie dziękuję za rozmowę.

HENRYK KUCHARSKI

POWRÓT Z AUSTRALII

Sobota, 2 lutego 1974 roku. Na lotnisku Okęcie liczne grono osób, oczekujących przylotu polskiej ekipy, która brała udział w XIV Szybowcowych Mistrzostwach Świata rozegranych w dniach 12–27 stycznia br. w Waikerie, w Australii. I oto są. Wyróżniają się mocną opalenizną australijskiego lata. Na czele – FRANCISZEK KĘPKA, brązowy medalista mistrzostw świata. Serdeczne powitanie, pierwsze rozmowy, wrażenia, opinie. Notujemy je na gorąco. Plon tych rozmów i wypowiedzi – zanim rozpoczniemy obszerne relacje z australijskiej imprezy – przedstawiamy poniżej naszym Czytelnikom.

Serdeczne było powitanie w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Warszawa-Okęcie polskiej ekipy, powracającej z XIV Szybowcowych Mistrzostw Świata w Australii. Szczególnie dużo gratulacji składano zdobywcy brązowego medalu, Franciszkowi Kępce, co widać na zdjęciu.

TADEUSZ REJNIAK
kierownik ekipy

MISTRZOSTWA świata w Waikerie były dla zawodników niezwykle trudną próbą. Droga na podium zwycięzców pięła się niebywałą stromizną, którą pokonać zdołali tylko najwytrawniejsi wspinacze. Ogromnie więc cieszy fakt, że jednym z nich okazał się znów nasz reprezentant. Sukces **Franciszka Kępki** jest godny podziwu nie tylko dlatego, że ten utalentowany pilot po raz czwarty zaakcentował swoją niewątpliwą przynależność do światowej czołówki szybowcowej, ale również — a może zwłaszcza — dlatego, iż dokonał tego w okolicznościach, które w początkowej fazie zawodów nie wróżyły zbyt wielkich nadziei. Osiągnąć metę w dobrym czasie, gdy bieg idzie gładko, potrafi wielu dobrych biegaczy. Potknąć się wkrótce po starcie, poderwać z upadku i być na finiszu o pierś za zwycięzcą — to potrafią tylko najlepsi.

A swoją drogą trudno opędzić się wspomnieniu tej trzeciej, niefortunnej dla nas konkurencji mistrzostw, w której brak jednego tylko komina termicznego zmusił Franka do lądowania o 32 km przed lotniskiem. Wprawdzie kalkulacje na temat „co by było gdyby" nie należą do chlubnych, lecz końcowa punktacja mistrzostw nieodparcie kusi do porównań: te 32 kilometry zaważyły przecież na tym, że Kępka zdobył po raz czwarty medal brązowy, a nie po raz pierwszy... no, powiedzmy oględnie — innego koloru.

Z wrażeń, które — poza emocjami sportowymi — wynieśliśmy z Australii w nader dobrej pamięci, na plan pierwszy wybijają się spotkania ekipy z miejscową Polonią. Spontaniczna serdeczność i troskliwa opieka, jaką nas otoczono, przeszły nasze najśmielsze oczekiwania. Będziemy o tym jeszcze na pewno nieraz mówić, ale już w pierwszych słowach chciałbym wyrazić naszą ogromną wdzięczność tym wszystkim Drogim Rodakom, którzy sprawili, że na obcej ziemi, na odległym kontynencie czuliśmy się jak w najbliższej rodzinie.

STANISŁAW WUJCZAK

JESTEM zadowolony z wyniku osiągniętego podczas mistrzostw świata. Mam przecież dopiero 23 lata i pierwszy raz startowałem w tak poważnej imprezie. Ósme miejsce wśród 39 pilotów klasy standard w pełni mnie satysfakcjonuje, chociaż z analizy mojego występu w mistrzostwach wynika, że mogłem zająć jeszcze lepszą lokatę. Latałem cały czas w parze z moim doświadczonym kolegą, F. Kępką, który tylko na skutek pecha w trzeciej konkurencji nie zdobył należnego mu z przebiegu zawodów tytułu mistrza świata.

Przed mistrzostwami zupełnie inaczej wyobrażałem sobie w Australii pogodę. Mieliśmy spotkać „bombowe" warunki, tymczasem — szczególnie na początku — w powietrzu ledwo można było się utrzymać. Skorzystali na tym piloci startujący na lekkich szybowcach.

Jestem pełen uznania dla twórców „Jantara Standard". Na przeskoku, przy prędkościach do 160 km/h, nie ustępuje on najlepszym konstrukcjom, a powyżej tej prędkości jest nawet wyraźnie lepszy. To prawdziwa przyjemność startować na tak doskonałym szybowcu i mieć szanse w walce z czołowymi pilotami świata.

HENRYK POŹNIAK

NIE jestem zadowolony z 15 miejsca, które zająłem w klasie otwartej. Mimo debiutu w mistrzostwach świata, z pewnością mogło być lepiej. Zaskoczyły nas słabe warunki, w których wyraźnie lepsze od naszych 19-metrowych „Jantarów-1" okazały się szybowce o znacznie większej rozpiętości. W szczególnie pechowej dla nas trzeciej konkurencji walczyliśmy o utrzymanie się w powietrzu na niewielkiej wysokości, spychani bezustannie przez boczny, bardzo silny wiatr niezwykle groźny, bez miejsc do lądowania busz, czyli gęste drzewa-krzaki o wysokości kilku metrów.

Zbyt mało było dobrej, australijskiej pogody, w której „Jantary-1" mogłyby bardziej skutecznie wykazać swą niemałą klasę. Oprócz „czarnego czwartku" swoje szanse na dobre miejsce pogrzebałem w konkurencji po czworoboku. Podczas początkowo bardzo słabych wznoszeń i małej wysokości grożącej lądowaniem przygodnym, zdecydowałem się wypuścić wodę. Kiedy warunki się poprawiły, „Jantar-1" bez balastu nie zdążył dolecieć do mety, co ostatecznie przekreśliło moje szanse i ambicje zajęcia wysokiej lokaty. W czasie mistrzostw wylatałem 78 godzin i przeleciałem 5 300 km.

STANISŁAW KLUK

NO cóż, w Australii nie udało mi się powtórzyć sukcesu z poprzednich mistrzostw świata w Jugosławii, gdzie w klasie otwartej wywalczyłem brązowy medal i zdobyłem puchar dla najlepszego pilota startującego na szybowcu o rozpiętości skrzydeł do 19 metrów. Tym razem byłem dopiero osiemnasty w klasyfikacji ogólnej i piąty wśród pilotów latających na szybowcach 19-metrowych. Pechowe były dla mnie zwłaszcza konkurencje trzecia i czwarta, w których łącznie zdobyłem zaledwie 757 punktów. W pozostałych konkurencjach zdobywałem średnio ponad 800 punktów na 1000 punktów możliwych do zdobycia. Tymczasem, by w Australii liczyć się w walce o medale, trzeba było zdobywać średnio ponad 900 punktów w konkurencji. Nie chcę tu usprawiedliwiać swojej słabszej postawy w tegorocznych mistrzostwach świata. Trzeba jednak sobie powiedzieć, że aktualnie 19-metrowy „Jantar – 1" nie ma większych szans w walce z 22-metrowymi latającymi orchideami, takimi jak „Nimbus II", „Kastrel – 604" czy ASW– 17. Według mnie nasz „Jantar – 1" miał natomiast szansę wywalczenia w Australii 9–10 miejsca w klasyfikacji ogólnej i zwycięstwa wśród szybowców 19-metrowych. Tej szansy nie udało się nam wykorzystać. Złożyło się na to sporo przyczyn, m. in. brak dostatecznego treningu, zaskoczenie nieprzewidzianym typem pogody, kłopoty z przyrządami pokładowymi.

W szybownictwie, jak w każdym innym sporcie, bywa się „raz na wozie, raz pod wozem". Muszę z przykrością przyznać, że podczas mistrzostw świata w Australii byłem częściej „pod wozem". Co wcale nie oznacza, iż w przyszłości nie pragnę być znów „na wozie".

JÓZEF DANKOWSKI
trener

NA podstawie obserwacji kilku ostatnich mistrzostw świata mogę powiedzieć, że obecnie poziom latania zawodniczego na świecie znacznie wzrósł i przede wszystkim niesłychanie się wyrównał. W Australii nie było już zawodników zupełnie słabych, natomiast było wielu pilotów, tak w klasie otwartej jak standard, z których każdy mógł zdobyć medal. Do grona tych pilotów zaliczała się jednak również cała czwórka Polaków.

W Australii zaskoczyły nas bardzo słabe warunki termiczne, panujące podczas treningu i w pierwszej połowie mistrzostw. Były to, jak stwierdzali sami Australijczycy, warunki nietypowe dla tej pory roku. Tymczasem nasze szybowce zostały przygotowane na mocne, typowo australijskie warunki termiczne. Sądziliśmy, że tak jak podczas mistrzostw w Jugosławii, „Jantary" będą mogły z powodzeniem walczyć o zwycięstwo w ostatecznej klasyfikacji. Sprawdziło się to tylko w odniesieniu do „Jantarów Standard". Natomiast 19-metrowe „Jantary-1" nie były w stanie sprostać 22-metrowym szybowcom, pilotowanym przez najpoważniejszych konkurentów.

Pewien wpływ na słabsze, niż się spodziewaliśmy, wyniki naszych reprezentantów miał niedostateczny trening tuż przed mistrzostwami oraz brak wlatania się pilotów w szybowce, wyposażone w ostatniej chwili w nowe i bardzo czułe przyrządy pokładowe. Dopiero w drugiej połowie mistrzostw, kiedy poprawiła się pogoda, a piloci mieli już za sobą wiele godzin spędzonych w powietrzu, nasi reprezentanci zaczęli latać tak jak oczekiwaliśmy.

Pomimo tych wszystkich niespodzianek i trudności, przy większej dozie szczęścia, Polacy mieli szansę wywalczenia dwóch czołowych miejsc w klasie standard oraz znalezienia się w pierwszej dziesiątce w klasie otwartej, w tym zwycięstwa wśród szybowców 19-metrowych.

Z naszych reprezentantów najwyżej oceniam Franciszka Kępkę, który jak zwykle latał bardzo bojowo i gdyby nie pech w trzeciej konkurencji, byłby mistrzem świata. Bardzo dobrze spisywali się również Stanisław Wujczak i Henryk Poźniak. Słabiej wypadł Stanisław Kluk.

Doskonała była organizacja mistrzostw. Niezbyt odpowiadało nam tylko wyżywienie, różniące się znacznie od kuchni polskiej. Dzięki niezwykle serdecznemu przyjęciu polskiej ekipy przez miejscową Polonię, w Waikerie czuliśmy się tak swojsko, jak w Koluszkach.

Bardzo dobrego wyniku gratuluje Franciszkowi Kępce były mistrz świata Edward Makula.

Gratulacje od ojca i zarazem pierwszego nauczyciela latania są Franciszkowi Kępce szczególnie miłe. Na zdjęciu: Ojciec Franciszek i syn Franciszek Kępkowie, obaj wielce zasłużeni dla polskiego szybownictwa, podczas powitania na lotnisku.

Już na rodzinnej ziemi. Od prawej: Trener Józef Dankowski oraz zawodnicy — F. Kępka, H. Poźniak i St. Wujczak. Kolejnego w szeregu St. Kluka nie objęła kamera. Miejmy nadzieję, że to ostatni pech tego świetnego pilota.

Mgr inż. ANDRZEJ KMIOTEK

JAKO jeden z czterech nawigatorów naziemnych opiekowałem się bezpośrednio St. Wujczakiem. Moi koledzy przydzieleni byli do pozostałych pilotów: Jan Wróblewski do F. Kępki, Bohdan Jancelewicz do St. Kluka i Stanisław Witek do H. Poźniaka. Oprócz nawigatora, w skład grupy opiekującej się bezpośrednio pilotem i jego szybowcem wchodzili kierowca i pomocnik. Każda taka grupa dysponowała samochodem wyposażonym m. in. w nową i jak się okazało bardzo dobrą radiostację. Przed startem pomagaliśmy pilotom na lotnisku. W czasie rozgrywania konkurencji rozjeżdżaliśmy się ze swoimi ekipami do wyznaczonych przez trenera rejonów i ubezpieczaliśmy z ziemi wszystkich pilotów, przekazując im drogą radiową różne istotne w danym momencie informacje (z zakresu meteorologii, taktyki lotu itp.). Zabezpieczaliśmy cały rejon lotów i zapewnialiśmy łączność radiową z całą ekipą, nawet w przypadku lądowania szybowca w terenie przygodnym, z tym iż samochody pomiędzy sobą porozumiewały się za pośrednictwem szybowców.

Nawigatorzy wyspecjalizowali się w określonych rejonach, które znali najlepiej (drogi dojazdowe, rozwój warunków meteorologicznych, miejscowe środki łączności itp.). W związku z tym J. Wróblewski najczęściej wyjeżdżał w zakole rzeki Murray (60—80 km od lotniska), gdzie zaczynał się rejon dolotów. B. Jancelewicz i St. Witek obsługiwali środkową część obszaru, nad którym odbywały się konkurencje. Ja wyjeżdżałem na ogół w rejon na południe od Waikerie, będący pod wpływem bryzy morskiej.

Pierwsze dwa samochody wyjeżdżały z lotniska na 3 godz. przed rozpoczęciem startów. Wracaliśmy wieczorem, a niejednokrotnie nawet w nocy. Pomimo wielkich upałów i nie najlepszych, głównie szutrowych dróg, zawsze docieraliśmy na czas do wyznaczonych miejsc. Jeśli pilot wylądował w terenie, ekipa była najdalej za godzinę przy szybowcu. Największą trudność sprawiał końcowy, 2—3 kilometrowy dojazd do szybowca, bezpośrednio przez busz. Warto tu powiedzieć, że na bezludnych terenach Australii pilot mógł liczyć tylko na własną ekipę a ekipa zdana była wyłącznie na siebie. Na szczęście, wypożyczone nam bezpłatnie przez przedstawicieli australijskiej Polonii samochody spisywały się bez zarzutu. Niewielkie kłopoty mieliśmy tylko w rejonach górskich, gdzie szarańcza zatykała chłodnice. Jeżdżący ze mną jako kierowca (własnym samochodem, przy pomocy zakupionej przez siebie benzyny i w ramach własnego urlopu) **Andrzej Woźniakowski**, zwany „Traperem", miał jednak na wszystkie przeciwności, a więc i na szarańczę, skuteczny sposób. W przypadku lądowania szybowca w terenie, konieczne było jego szybkie odnalezienie. W nocy, ze względu na busz, byłoby to niemożliwe. Zdarzało się nam jednak, że po odnalezieniu szybowca za dnia, jego demontowanie i załadunek na wózek transportowy odbywały się już po zmroku. W czasie takiego przypadku **B. Jancelewicz** złamał sobie rękę. Mieliśmy chwile trudne, wymagające pełnego poświęcenia oraz dużej odporności fizycznej członków ekip naziemnych. Pomagaliśmy sobie solidarnie. Staraliśmy się jak najlepiej wypełnić nasze zadanie. Myślę, że się nam to w pełni udało.

Mgr inż. ADAM KURBIEL

WRAZ z moimi kolegami z Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Szybownictwa w Bielsku-Białej, inż. inż. Jerzym Śmielkiewiczem i Wiesławem Gębalą, pomagałem polskiej ekipie, obserwując przy okazji co ciekawsze szybowce startujące w mistrzostwach świata. Gdy chodzi o konstrukcje, to w Waikerie specjalnie nic nowego nie pojawiło się. Nowe były tylko dwa szybowce — fiński PIK-20 i LS-2 z NRF. Fińska konstrukcja miała ciekawie rozwiązane klapo-hamulce, wychylane do góry i do dołu. LS-2 jest wersją rozwojową LS-1, wyposażoną w zbiorniki do balastu wodnego. W większości zawodnicy startowali na szybowcach własnych, w które byli bardzo dobrze wlatani. Szybowce te odznaczały się też bardzo staranną kosmetyką. Były to jednak w zdecydowanej większości szybowce seryjne.

Nasze szybowce budowaliśmy z myślą o dobrych warunkach, które miały dominować w Australii. Mimo iż mistrzostwa rozegrane zostały w bardzo zróżnicowanej pogodzie, doskonale spisywały się nasze „Jantary Standard", które średnio dorównują najlepszym konstrukcjom światowym. 19-metrowy „Jantar-1", którego jestem konstruktorem prowadzącym, był nieco gorszy od takich szybowców ze znacznie dłuższymi skrzydłami jak AS-W17, „Nimbus II" i Kestrel 604. Pozostałe szybowce klasy otwartej były równorzędne „Jantarowi-1" lub gorsze. Mimo słabszych lokat, „Jantary-1" cieszyły się żywym zainteresowaniem i dużym uznaniem wśród pilotów. Sprzedane zostały po mistrzostwach „od ręki" za pokaźną łączną sumę 20 000 dolarów australijskich, stanowiących równowartość 10-12 dobrych samochodów osobowych. „Jantary Standard", pomimo licznych kupców, ze względu na konieczność dokonania dalszych prób powrócą do kraju.

Inż. JANUSZ BECKER

JAKO odpowiedzialny za ekipę techniczną, z przyjemnością pragnę podkreślić jej doskonałą pracę. Dobór personalny ekipy był bardzo dobry. Oprócz nieprzeciętnej fachowości, wszyscy członkowie ekipy technicznej wyróżnili się ofiarną pracą i bardzo dobrą kondycją, która ma niemałe znaczenie w warunkach gorącego, australijskiego lata. Techniczne wyposażenie całej ekipy było również bez zarzutu. Przygotowani byliśmy nawet na wiele więcej, niż w rzeczywistości było potrzeba. Piloci nasi latali jednak bezawaryjnie, nie licząc jednego lądowania na lotnisku z niezablokowanym podwoziem. Niewielkie uszkodzenie naprawiliśmy jednak w kilka godzin.

Przywiezione przez nas do Australii nowe radiostacje Becker AR-7 spisywały się bardzo dobrze. Podczas 40-stopniowych upałów trzeba je było tylko chłodzić w lodówce. Również nowe wariometry elektryczne VW5KB, zamontowane na szybowce dopiero w Waikerie, są przyrządami bardzo przydatnymi, zwłaszcza w słabych warunkach. Wymagają jednak wlatania się w nie pilota, na co niestety nie było czasu.

Dodać jeszcze warto, że nasze szybowce 50-dniową podróż statkiem z Polski do Australii zniosły bardzo dobrze. Przede wszystkim dzięki doskonałemu ich opakowaniu przez naszych mechaników.

HEK

Na starcie XIV Szybowcowych Mistrzostw Świata w Waikerie. Na pierwszym planie — ekipa polska przed „Jantarem Standard" Franciszka Kępki.
Zdjęcia: Bernard Koszewski (4) i Tadeusz Rejniak (1)

SYLWETKI 30-LECIA

WYTRWAŁOŚĆ NAGRODZONA

PRZED wielu laty pewien reporter, w czasie pobytu w Dęblinie, wykonał oryginalne zdjęcie. Dzisiaj należy ono do unikalnych. Oryginalność tę zawdzięcza stojącym w pierwszym szeregu – wśród podchorążych – i prezentującym broń dwom kobietom, późniejszym pilotkom wojskowym.

Jedną z nich rozpoznajemy bez większych trudności. Zgrabna, w obcisłym mundurze, budziła wówczas zrozumiałą ciekawość i zazdrość u niejednego kandydata (nie mówiąc o kandydatkach), którzy nie zostali przyjęci do dęblińskiej „Szkoły Orląt". Ową sympatyczną i pełną wdzięku panną z tamtych lat, przepraszam... podchorążym, jest aktualnie latająca podpułkownik pilot Zofia Andrychowska.

Mimo wieloletniej służby, noszenia munduru, posiadania wysokiego stopnia wojskowego, ciągłego przebywania wśród mężczyzn, zachowała indywidualność kobiecą. Wielokrotnie wyróżniono ją oraz wysoko oceniono za wykonywanie obowiązków służbowych na różnych stanowiskach dowódczych.

Spełnione marzenia. O takich można śmiało mówić w przypadku Zofii Andrychowskiej. Wytrwałość, silna wola i dzielność pozwoliły jej na pokonanie wielu trudności w osiągnięciu celu.

Początki zainteresowania lotnictwem sięgają końca lat czterdziestych. Wtedy to jako uczennica gimnazjum, pod wpływem opowiadań brata szybownika, książek lotniczych, a głównie lektury naszego tygodnika, postanowiła zostać pilotem wojskowym.

Po uzyskaniu matury udała się do Rejonowej Komendy Uzupełnień z prośbą o skierowanie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Odpowiedź jaką otrzymała była jednoznaczna: „Kobiet nie przyjmujemy". Nie pomogły słowa przekonywania, jak również powoływania się na przykłady choćby z okresu minionej wojny. Od decyzji właściwie nie było odwołania. Ale ten pierwszy cios nie zmienił postanowienia filigranowej panienki. Niepowodzenie zdopingowało ją do poczynienia kolejnych starań o przyjęcie do szkoły pilotów wojskowych.

Napisała list do ówczesnego prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Wkrótce otrzymała odpowiedź z Kancelarii Cywilnej prezydenta, w której wyrażono zgodę na badania lotniczo-lekarskie, a następnie egzaminy w Oficerskiej Szkole Lotniczej.

W niedługim czasie po raz pierwszy przekroczyła bramę dęblińskiej szkoły. Zarówno bowiem komisja lekarska jak i komisja egzaminacyjna — zakończyły się dla niej pomyślnie. To była pierwsza i jednocześnie ważna przeszkoda, pokonana przez nią na drodze do zawodu pilota. Można sobie wyobrazić westchnienie ulgi młodej dziewczyny i ogromną satysfakcję z życiowego sukcesu. Bo jakże inaczej nazwać fakt przyjęcia jej do szkoły lotniczej i to w dodatku oficerskiej.

Ppłk pil. Zofia Andrychowska. Zdjęcie: Z. Chmurzyński

Fakt pozostał faktem. Koleżanki, koledzy, jak również znajomi nie mogli po prostu uwierzyć. „Przyjęli ją"? Wzruszali ramionami, kiwali głowami i mówili: „To jeszcze o niczym nie świadczy. Zobaczymy, czy ukończy wymarzoną przez siebie szkołę". W każdym razie przez dłuższy czas towarzyszyło jej duże zainteresowanie i jednocześnie zdziwienie ludzi, których znała lub spotykała.

Ona jednak nie była osamotniona. Razem z nią do egzaminów przystąpiły dwie inne kobiety. Pierwszy rok rozpoczęły całą trójką. Wkrótce jednak żołnierskiemu życiu w szkole nie podołała jedna z nich. Pozostały dwie, te, które uchwycił reporter na historycznym już dzisiaj zdjęciu.

Tymczasem rozpoczęło się szkolenie. Nastąpiło pożegnanie z sukienką, którą zastąpił mundur ćwiczebny. Otrzymała karabin i maskę przeciwgazową. Nastał czas rekrucki. Obfitował on zresztą w niejedną przygodę.

Najtrudniejsze, ze względu na duży wysiłek fizyczny, okazało się ogólne wyszkolenie wojskowe. Należało się uczyć od podstaw żołnierskiego rzemiosła. Zarówno ona jak i jej koleżanka odczuwały opiekę i życzliwość przełożonych. Koledzy też pomagali i starali się być uczynni i pomocni. Nie wyśmiewali się, ale... robili kawały.

Szkolenie praktyczne prowadzono na odległym lotnisku. Podchorążych zakwaterowano w namiotach. Na swoją kolejkę lotu czekało się dość długo. Kobiety traktowano na równi z mężczyznami. Szybko jednak minął okres pilotażowego wtajemniczenia. Nastał okres egzaminów.

Finisz szkolnej edukacji lotniczej okazał się dla niej bardzo przyjemny, dzięki dwóm wydarzeniom: została promowana do stopnia podporucznika pilota i wyszła za mąż za oficera pilota Bolesława Andrychowskiego.

Od tej pory zaczęła latać w eskadrze, w której jej mąż był pomocnikiem dowódcy do spraw pilotażu. Owo latanie oznaczało właściwie pracę instruktorską. Szkoliła więc podchorążych i jednocześnie podwyższała własne kwalifikacje lotnicze. Ambicja nakazywała jej latać coraz lepiej.

Co sądzili podchorążowie, których szkoliła? Zapewne woleliby mężczyznę zamiast kobietę instruktora. Oczywiście nie mówili tego i nie dawali po sobie poznać, że tak myślą. Zofia Andrychowska odczuwała to kobiecym instynktem. Postanowiła więc sprostać zadaniu i odwrócić sytuację w jakiej się znalazła. Podeszła po prostu do tej skomplikowanej sprawy — ambicjonalnie. Uczyniła wszystko, aby cała grupa podchorążych, których uczyła latać, zakończyła pilotaż z dobrym wynikiem. Tak się też stało. Był to kolejny sukces kobiety instruktora-pilota. Osiągnięcie tym większe, iż zdobyła autorytet i dobrą opinię zarówno u przełożonych jak i szkolonych. Sukces ten wpłynął również na decyzję pozostawienia jej w szkole oficerskiej. Dwanaście lat uczyła latać w OSL. Kolejne sukcesy w pracy szkoleniowej pozwoliły Zofii Andrychowskiej pełnić różne stanowiska dowódcze, poczynając od dowódcy klucza.

A potem... w kolejnych jednostkach wojskowych, prowadzi szkolenie młodych oficerów-pilotów. Aktualnie lata na śmigłowcach transportowych.

Czy spełniły się jej dziewczęce marzenia?

Początkowo chciała zostać podchorążym lotnictwa i ukończyć szkołę oficerską, potem jak najlepiej latać. Z biegiem czasu marzenia krystalizowały się, wybiegały w przyszłość. Pozostała nadal nie przemijająca pasja latania. Jej sen o skrzydłach stał się rzeczywistością. Wytrwałość, z jaką uparcie dążyła do upragnionego celu, została nagrodzona. Od ponad dwudziestu lat pełni służbę jako pilot wojskowy. Ma wiele odznaczeń, w tym Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski.

Latała na samolotach i śmigłowcach wielu typów. Jako pilot przebywała w powietrzu ponad pięć tysięcy godzin. Marzyła również o pilotowaniu samolotów odrzutowych. Urzeczywistnienie tych pragnień stało się jednak niemożliwe. Zgodziła się z decyzją odgórną, ale ma odmienne zdanie na ten temat. Jest przekonana że latałaby równie dobrze na tych maszynach jak inni piloci.

★

W wojsku obowiązuje dyscyplina. Dzień pracy w jednostce nie zawsze trwa osiem godzin. Czasem trzeba przebywać na lotnisku dłużej i to bez względu na porę dnia i nocy. Wolniejsze chwile przeznacza na odprężenie. Lubi czytać dobre książki. latem przepada za pływalnią, lasem, chętnie zbiera grzyby. Jeździ samochodem, ale wyżej sobie ceni drążek sterowy od kierownicy. Z zawodu jest wędrowcem powietrznym, z zamiłowania natomiast domatorką, aczkolwiek nie zawsze może sobie na to pozwolić. Bywa tak, iż ona w domu czeka na męża i syna Jarosława, ucznia liceum. Czasem jest odwrotnie, kiedy to na nią czeka mąż i syn.

W domu wprowadza swoją obecnością miły, pogodny nastrój. Wtedy stopnie się nie liczą. Bo podpułkownik kobieta w mundurze, to żołnierz nie byle jaki, budzący swoją osobą zrozumiałą sensację. Ale gdy nałoży barwną sukienkę, nikt nawet nie uwierzy, że ma przed sobą tak wysokiego stopniem oficera.

TADEUSZ MALINOWSKI

Z PANIĄ NACZELNIK ROZMOWA nie tylko o LATAWCACH

W Warszawie, przy ulicy Grażyny, mieści się Centrala Powszechnej Spółdzielni Spożywców „Społem". Tutaj w jednym z pokoików pracuje pani naczelnik Celina Zielonka. Kieruje Działem Społeczno-Wychowawczym. A poza tym — powiem to od razu — jest tą osobą, która co roku zmusza około 60 tysięcy dzieci i młodzieży w Polsce do uprawiania sportu latawcowego.

– Czy może Pani powiedzieć jak w ogóle doszło do powstania sławnej już imprezy latawcowej, której zazdroszczą nam nawet za granicą?

— „Społem" prowadzi od lat szeroką działalność wychowawczą wśród dzieci i młodzieży. Przykładem mogą być nasze, znane zresztą wszystkim, świetlice, których mamy ponad 400. Poza tym wraz z innymi organizacjami prowadzimy różne akcje przeznaczone właśnie dla najmłodszych obywateli. Tradycją zatem naszej działalności, oprócz zadań gospodarczych, było i jest prowadzenie m. in. zespołów świetlicowych i politechnicznych kółek zainteresowań, zespołów małych gospoś, gdzie dzieci uczą się zaradności życiowej i zdobywają niezbędne umiejętności, potrzebne na co dzień w domu. Prowadząc koła zainteresowań technicznych zwróciliśmy uwagę na latawce, jako jeszcze jedną możliwość uatrakcyjnienia zajęć, które jak to się zwykle mówi: uczą i bawią jednocześnie.

– Ale kto był inicjatorem akcji?

— Inicjatorką Święta Latawca i zajęć z tym związanych jest moja koleżanka Krystyna Augustyniak. Była ona naczelnikiem Wydziału Kulturalno-Oświatowego naszej centrali.

W początkowym okresie, kiedy zawody latawcowe jeszcze nie były spopularyzowane, prezesi naszych jednostek, zaangażowani przecież w działalność gospodarczą, z niepokojem, a może czasem i niechęcią patrzyli na całą akcję, myśląc zapewne co to za zabawy wymyślili w centrali.

Pierwsze zatem zawody w 1963 roku, które odbyły się w Warszawie, natrafiały na barierę, nie tyle organizacyjną co psychiczną. „Społem" i Latawce! Jednak już podczas przygotowań do drugiej imprezy w roku następnym okazało się, że liczba wątpiących w powodzenie naszej akcji poważnie zmalała. No i tak powoli doszliśmy do XI zawodów ogólnokrajowych, które w roku ubiegłym przeprowadzono w Olsztynie. Mogę powiedzieć, że jeślibyśmy obecnie zrezygnowali z zajmowania się sportem latawcowym, wszyscy nawet ci, którzy byli niegdyś przeciw, teraz nie pozwoliliby nam nawet myśleć o próbie zaniechania pracy z dziećmi i młodzieżą. Zresztą budowa latawców nie jest sztuką dla sztuki. Doskonale zdajemy sobie sprawę z korzyści jakie daje sport latawcowy, ten pierwszy, może maleńki jeszcze, ale zawsze stopień, na drodze do lotnictwa. I nie tylko. Dzieci opanowują przecież sztukę posługiwania się pewnymi narzędziami i materiałami. To wszystko ma nieprzeliczalną na złotówki wartość. Nie mówiąc o tym, że praca w świetlicy czy pobyt na otwartej przestrzeni podczas startów, pod okiem instruktora, wypełnia doskonale czas wolny i chyba — pamaga także rodzicom.

– Skąd „Społem" bierze instruktorów?

— Większość instruktorów pochodzi z Aeroklubu PRL i Ligi Obrony Kraju. Oczywiście, opłacani są oni przez nasze oddziały. Ogółem mamy 360 oddziałów, szczególnie w miastach powiatowych.

– A gdzie mieszczą się pracownie? Przecież do tego celu potrzebne są odpowiednie lokale.

— Budowa latawców odbywa się przeważnie w świetlicach lub w spółdzielniach uczniowskich. Poza tym w ośrodkach „Praktyczna Pani" istnieją również świetlice, gdzie prowadzone są zajęcia z latawcami.

–Wiem, że usługi świadczone w ośrodkach „Praktyczna Pani" są poza poradnictwem odpłatne. Jak ta sprawa wygląda w stosunku do modelarzy? Czy płacą za materiały?

— Nie, za te materiały nikt opłat nie pobiera.

– Jeśli wspomina Pani o ośrodkach „Praktyczna Pani", czy mam rozumieć, że prowadzicie je wyłącznie dla kobiet?

— Mamy również ośrodki noszące nazwę „Praktyczny Pan". Tam mężczyźni mogą się zajmować różnymi zajęciami — od radiotechniki do krawiectwa. Co prawda ośrodków tych nie mamy zbyt dużo. W Warszawie, na przykład, istnieje tylko jeden.

– Jednym słowem, akcja latawca rozwija się pomyślnie, ale czy nie sądzi Pani, że warto w Waszych ośrodkach wprowadzić inne rodzaje modelarstwa? Myślę o modelach rakiet i małych samolotach, statkach kosmicznych, a także okrętach i na pewno samochodach.

— Mogę pana zapewnić, że już w niektórych ośrodkach prowadzone są rozszerzone zajęcia. Dzieci budują modele szybowców, zaczęli od znanej „Jaskółki". To są wprawdzie pierwsze kroki, ale i z latawcami tak się zaczynało. Obecnie nawiązujemy kontakt z Ligą Obrony Kraju, gdyż zamierzamy wprowadzić do naszych ośrodków modelarstwo szkutnicze i kołowe. Przy współpracy z Aeroklubem PRL, która datuje się przecież od ponad jedenastu lat, chcemy rozszerzyć prace z zakresu modelarstwa lotniczego. Bez ścisłej i fachowej pomocy obu organizacji nie ma mowy o prowadzeniu jakichkolwiek zajęć politechnicznych. Zdajemy sobie z tego sprawę i jesteśmy zadowoleni z dotychczasowych wspólnych osiągnięć.

– Właśnie – osiągnięć. Chcę nawiązać do tego tematu. Przecież, jak wynika z Waszych sprawozdań, średnio rocznie 60 tysięcy młodocianych zawodników bierze udział w budowie i imprezach latawcowych. W ciągu minionych lat liczba zawodników przekroczyła pół miliona. Czy istnieją dane ilu z byłych pilotów latawcowych, którzy dziś są jak to się mawia i „po wojsku" i „pod wąsem" – skierowało swe zainteresowanie w stronę lotnictwa? Myślę o pracy zawodowej i sporcie.

— Uprzedza pan nasze zamierzenia. Otóż w roku bieżącym chcemy się zorientować, przeprowadzić poszukiwania tych, którzy niegdyś rozpoczynali karierę lotniczą od latawców. Znamy już kilka nazwisk młodych ludzi, którzy pracują zawodowo w lotnictwie. Na XII zawodach ogólnopolskich zorganizujemy spotkanie naszych dawnych zawodników.

– Czy można wiedzieć jak dawno zajmuje się Pani pracą wychowawczą?

— W PSS „Społem" pracuję 14 lat. Od dwóch lat kieruję działem społeczno-wychowawczym.

– Czy zainteresowania osobiste w jakiś sposób wpłynęły na Pani pracę?

— Doceniam znaczenie i lubię pracę wychowawczą. Tym bardziej, że łączy się ona u nas nie tylko z zajęciami politechnicznymi czy artystycznymi, ale i pracą polityczną. Proszę zwrócić uwagę, że każda impreza latawcowa poświęcona jest określonej rocznicy czy wydarzeniu doniosłemu dla naszego kraju.

– Nie przypuszczam jednak, iż mam do czynienia z przysłowiową urzędniczką, ceniącą bardziej wygodny fotel za biurkiem niż ruch, działanie, akcję i spotkania z ludźmi?

— Niech pan tak nie mówi. Właśnie jutro od ósmej rano mam wykłady. A sport? Do niedawna uprawiałam jeździectwo. Sport konny jest zresztą moją pasją od wielu lat. Teraz, niestety, mam coraz mniej czasu, ale mimo to grywam chętnie w tenisa.

PAWEŁ ELSZTEIN

Zdjęcie: B. Koszewski

Na eliminacjach latawcowych w Warszawie.

KOBIETY NA

Od zarania żeglugi powietrznej kobiety dzielnie usiłowały w lotnictwie dotrzymywać kroku mężczyznom w tej tak bardzo specjalistycznej technicznej dziedzinie gospodarki. Czyniły to i czynią z powodzeniem, nie dając się usunąć poza nawias życia lotniczego. W historii lotnictwa odnotowujemy wiele nazwisk kobiet, których wyczyny i rekordy zadziwiają świat i trwale zapisują się w kronikach historii lotnictwa. Nie sięgając już czasów tak bardzo odległych, wspomnijmy o niektórych z nich z lat międzywojennych, wojennych i bardziej nam bliższych — czasów już współczesnych.

Pelagia Majewska

Amelia Earhart

Helene Boucher

Adela Dankowska

Hanna Badura

Jean Batten

PILOTKA francuska, **Maryse Bastie,** w roku 1936 przeleciała południowy Atlantyk, z Dakaru do Natalu, na samolocie Caudron Simoun. Jej lot trwał 12 godzin 5 minut. Pilotka nowozelandzka, **Jen Batten,** zasłynęła w latach trzydziestych kilkoma wielkimi przelotami, m. in. przelotem z Australii do Anglii na samolocie Percival „Vega Gull", w ciągu 5 dni 18 godzin i 15 minut. W 1937 r. otrzymała ona od FAI Wielki Złoty Medal. Francuzka, **Helene Boucher,** ustanowiła w latach międzywojennych wiele rekordów samolotowych. Zginęła śmiercią lotnika w 1934 r. Amerykanka, **Amelia Earhart,** dała się poznać jako rekordzistka wielkich samolotowych przelotów. W 1932 r. przeleciała samotnie Atlantyk oraz trasę Los Angeles — Nowy Jork o długości 3 938 km. W rok później pokonała Ocean Spokojny w locie z Honolulu do Oakland w USA — 3 860 km (18 godzin 16 minut). Zginęła śmiercią lotnika w 1937 r. w czasie lotu dookoła świata.

Pilotka radziecka, **Klaudia Fadiejewa** (wraz z **Z. Tonkową** i **A. Reszczykową**) ustanowiła w 1948 r. na balonie „SSSR-62" międzynarodowy rekord odległości, przelatując 1 600 km. Inna lotniczka radziecka, **W. Grizudubowa,** ustanowiła 6 kobiecych międzynarodowych rekordów samolotowych. W 1938 r. wraz z **Osipienko** i **Reskowa** ustanowiła międzynarodowy kobiecy rekord odległości przelotu na samolocie — 5 908 km (26 godzin 29 minut). Sama **Osipienko** ustaliła na samolotach 5 rekordów międzynarodowych, m. in. w 1938 r. rekord wysokości na wodnosamolocie — 8 864 m.

Francuzka, **Maryse Hilsz,** już w latach 1925—1929 wykonała 112 skoków spadochronowych. Od 1929 r. była również pilotką i wsławiła się szeregiem wielkich przelotów, m. in. na trasie Paryż — Sajgon — Paryż (24 000 km). Odniosła szereg zwycięstw w zawodach o puchar Helene Boucher. Po drugiej wojnie światowej latała w Kobiecym Korpusie Lotniczym.

Radziecka szybowniczka **Olga Klepikowa** przeleciała w 1939 roku na szybowcu jednomiejscowym 749 km, ustalając rekord międzynarodowy. W 1940 r. (wraz z **W. Bardiną**) wykonała rekordowy przelot na szybowcu dwumiejscowym na odległość 433 km.

Żona znanego pilota, **Amy Johnson Molison,** pierwsza w Anglii pilotka z dyplomem mechanika lotniczego, była przez pewien czas pilotem komunikacyjnym na brytyjskich liniach lotniczych. Zasłynęła również z wielkich przelotów, m. in. Londyn — Port Darwin (Australia) — 14 800 km. W czasie ostatniej wojny światowej latała jako pilotka rozprowadzająca samoloty w Pomocniczym Transporcie Powietrznym.

Francuzka **H. Wincza** była przed wojną jedną z najlepszych pilotek akrobacyjnych świata.

Wśród tej plejady lotniczek świata nie brakło i Polek. Należą do nich m. in. nasze czołowe szybowniczki lat międzywojennych **Maria Younga** i **Wanda Modlibowska.** Ta ostatnia ustanowiła w 1937 r. na szybowcu „Komar" międzynarodowy rekord długotrwałości lotu — 24 godziny 14 minut. Przetrwał on w tabeli FAI prawie dwanaście lat. Pionierkami polskiego kobiecego lotnictwa sportowego były: **Wanda Olszewska** i **Danuta Sikorzanka.** W 1931 r. startowały one w rajdzie lotniczym kobiet dookoła Polski, a w 1933 r. brały udział w ogólnopolskich zawodach samolotów turystycznych.

W latach drugiej wojny światowej kobiety-lotniczki stanęły w wielu krajach do walki z hitlerowskim najeźdźcą, walczyły z wrogiem bohatersko na ziemi i w powietrzu. Znany jest udział polskich kobiet w ruchu oporu w kraju i w służbie pomocniczej lotnictwa polskiego na Zachodzie (tzw. WAAF-ki). W Związku Radzieckim walczył na froncie specjalnie sformowany kobiecy pułk nocnych bombowców. Między innymi jedna z jego pilotek, Bohater Związku Radzieckiego **Maryna Czeczniewa,** wykonała w czasie wojny ponad 800 lotów bojowych.

W powojennym okresie rozwoju lotnictwa notujemy nowe wyczyny i rekordy lotnicze, które są udziałem kobiet.

W 1948 r. pilotka ZSRR, **L. Iwanowa,** ustanowiła na balonie „SSSR VE-73" (wraz z **Z. Tonkową**) międzynarodowy rekord długotrwałości lotu — 34 godziny 28 minut. Pilotka radziecka, **Anna Bodriagina,** ustanowiła w 1949 r. na samolocie Jak-18 rekord świata prędkości lotu na trasie 100 km (262,77 km/h), za co otrzymała od FAI Medal Bleriota.

Czołową szybowniczką świata, wielokrotną rekordzistką (13 rekordów międzynarodowych) była w latach pięćdziesiątych Francuzka **Marcelle Choisnet-Gohard,** pierwsza wśród kobiet na świecie zdobywczyni diamentowej odznaki szybowcowej i Medalu Lilienthala.

Wspomnijmy również o niektórych czołowych lotniczkach Polski tego okresu. **Irena Kempówna,** pierwsza w Polsce Ludowej ustanowiła w 1949 r. międzynarodowy rekord szybowcowy. **Wanda Szemplińska-Stupnicka,** mistrzyni Polski i wielokrotna rekordzistka kraju i świata, jako pierwsza w Polsce i druga na świecie zdobyła odznakę diamentową. Czołowe spadochroniarki: **Romana Skatulska** i **Anna Franke** — podwójna wicemistrzyni świata z 1958 r. (indywidualnie i zespołowo wraz z **A. Chmielarczyk** i **M. Wojtkowską**).

Wielką sławę zdobyła **Jacqueline Cochran,** pilotka amerykańska pochodzenia francuskiego. Ma na swym koncie kilkanaście kobiecych rekordów świata na samolotach tłokowych i odrzutowych. W 1953 r. jako pierwsza kobieta na świecie przekroczyła na samolocie odrzutowym F-86 „Sabre" tzw. barierę dźwięku. W latach 1958—1960 pełniła zaszczytną funkcję prezydenta Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), której jest obecnie honorowym prezydentem.

Przez długie lata walka o kobiece rekordy międzynarodowe na samolotach odrzutowych toczyła się — ze zmiennym szczęściem — między znanymi lotniczkami **Jacqueline Cochran** (USA) **i Jacqueline Auriol** (Francja). Ostatecznie górę wzięła Amerykanka. I do niej też należałyby prawdopodobnie wszystkie rekordy prędkości, gdyby do walki nie włączyły się w roku 1964 lotniczki radzieckie. W owym roku **Maryna Popowicz** — żona kosmonauty P. Popowicza — na samolocie L-29 „Delfin" czwartej kategorii ciężarowej po raz pierwszy ustanowiła międzynarodowy rekord prędkości na trasie zamkniętej o długości 100 km wynikiem 607,2 km/h.

BŁĘKITNYCH SZLAKACH

W roku 1965 międzynarodowe rekordy prędkości na samolotach odrzutowych trzeciej kategorii ciężarowej ustanowiły radzieckie lotniczki **Halina Korczuganowa** (724,45 km/h na trasie zamkniętej 100 km), **Rozalia Szychina** (755 km/h na bazie 15—25 km) i **Maryna Popowicz** (735,048 km/h na trasie zamkniętej 2 000 km).

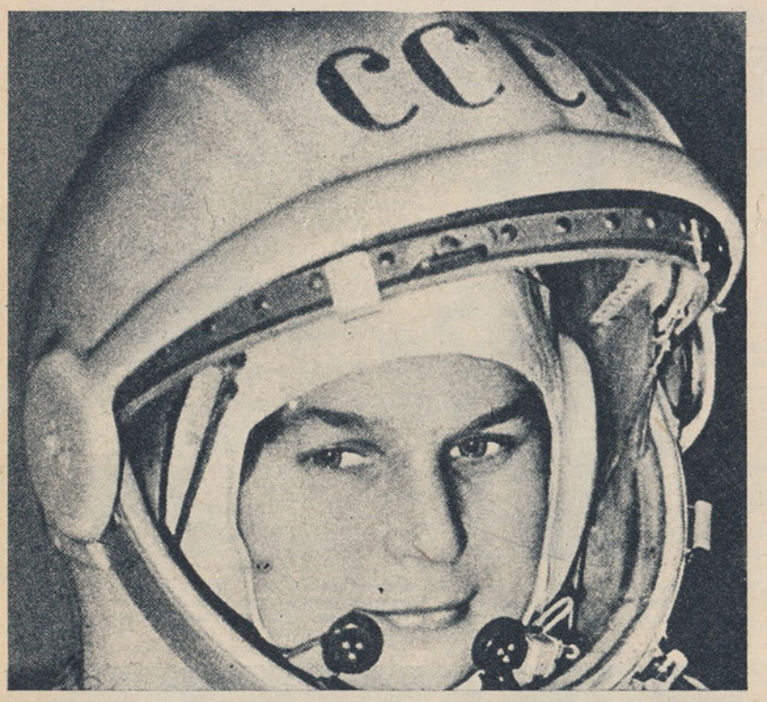
W roku 1966, w ślad za **Maryną Sołowiową,** która na naddźwiękowym samolocie E-76 osiągnęła na trasie zamkniętej 500 km średnią prędkość 2 062 km/h, popróbowała swych sił **Eugenia Martowa.** Na samolocie E-76 osiągnęła ona na trasie zamkniętej 2 000 km średnią prędkość 900,267 km/h. Jest to wynik lepszy o 165,219 km/h od rekordu ustanowionego poprzednio przez **Jacqueline Cochran. Martowa** jest również autorką innego rekordu na samolocie E-76 — prędkości na trasie zamkniętej 100 km (należał on do USA — 2 097,266 km/h). Uzyskała ona wynik 2 130 km/h.

Znana brytyjska pilotka, **Sheila Scott,** odbyła rekordowy samotny lot przez Atlantyk w czasie 17 godzin i 14 minut. Wiatry przeciwne zmusiły jej samolot Piper „Comanche" do zejścia na wysokość 600 m, a nawet i 150 m nad poziomem wody. Ma ona na swym koncie ponad 30 samolotowych rekordów prędkości oraz rekordowy lot dookoła świata w 1967 r. (46 070). Pomyślnie ukończyła ona również szkolenie w pilotażu samolotów komunikacyjnych na trasach transoceanicznych.

We Francji pierwszą kobietą-pilotem komunikacyjnym została **Jacqueline Dubut,** awansowana następnie na kapitana statku powietrznego. We Włoszech odpowiedniczką Francuzki była **Florenza de Bernardi,** która objęła funkcję pilota linii „Aeralpi", obsługujących ośrodki turystyczne w Alpach włoskich. W Bułgarii kapitanem samolotu Ił-18 jest **Maria Atanasowa.** Na liniach lotniczych „Bałkan" wylatała ponad 12 000 godzin i przeleciała ponad 4 miliony km.

Radzieckie linie lotnicze „Aerofłot" powierzyły po raz pierwszy pilotowanie wielkiego samolotu pasażerskiego załodze, składającej się wyłącznie z kobiet, które zajęły miejsca pierwszego i drugiego pilota, nawigatora, mechanika i radiooperatora. Ił-18 pod dowództwem **L. Ulanowej** odbył rejs z Symferopola do Sachalińska na Dalekim Wschodzie (8 000 km). Lot odbył się na wysokości 11 500 m i trwał 12 godzin.

Niemałą sensację wywołała Amerykanka **Marion Rice Hart,** która w 1954 r., będąc już po sześćdziesiątce, opanowała sztukę pilotażu na samolocie. 80-letnia dziś pilotka przeleciała na swym samolocie już siedmiokrotnie Atlantyk i dalej lata z powodzeniem turystycznie.



Pierwsza kosmonautka świata Walentyna Tierieszkowa-Nikołajewa.

Jugosłowiańska spadochroniarka **Zdenka Zarubnicka** podczas międzynarodowych zawodów spadochronowych w Koper z narażeniem życia uratowała koleżankę, której nie otworzył się spadochron. Złapała ją w powietrzu i szczęśliwie wylądowała, rezygnując oczywiście ze sportowych ambicji w tym skoku.

Czołową postacią naszych czasów jest naturalnie pierwsza kosmonautka świata — **Walentyna Tierieszkowa-Nikołajewa,** która w czerwcu 1963 r. na pokładzie statku kosmicznego „Wostok-6" okrążyła w ciągu 70 godzin i 50 minut 48 razy kulę ziemską. Jej mąż, Andrian Nikołajew, jest również kosmonautą i m. in. bohaterem czterodniowego lotu kosmicznego, podczas którego okrążył on 65 razy naszą planetę. To pierwsze kosmiczne małżeństwo wzbudza szerokie zainteresowanie całego świata. Ich córka Helena uczęszcza już do trzeciej klasy szkoły podstawowej. Walentyna ukończyła studia wyższe w akademii lotniczej i uzyskała tytuł doktora kosmonautyki. Prowadzi równocześnie aktywną działalność społeczno-polityczną, jest członkiem Komitetu Centralnego KPZR, deputowanym do Rady Najwyższej ZSRR i przewodniczącą Rady Kobiet Związku Radzieckiego. Liczy sobie obecnie 37 lat i — jak podkreślają to zgodnie dziennikarze wielu krajów, którzy się z nią zetknęli — jest atrakcyjną kobietą, gustownie ubraną, dbającą o swoją figurę i wygląd, mającą zawsze modną fryzurę.

Bohater Związku Radzieckiego M. Czeczniewa

Spadochroniarka radziecka L. Nowikowa

Nas, w Polsce, cieszy szczególnie aktywizacja kobiet w lotnictwie. W Aeroklubie PRL mamy ich ogółem 459. W szybownictwie na przykład zdobyły sobie one wysoką, międzynarodową pozycję. Do czołowych szybowniczek świata należą przede wszystkim: **Pelagia Majewska,** wielokrotna rekordzistka świata, posiadaczka Medalu Lilienthala (jako druga kobieta na świecie), zwyciężyła w 1973 r. w I Międzynarodowych Kobiecych Zawodach Szybowcowych FAI, oraz **Adela Dankowska** — wielokrotna rekordzistka świata.

Wymieńmy w ostatnich latach nasze czołowe spadochroniarki, które mają na swych kontach ponad 1 000 skoków, m. in. **Antoninę Chmielarczyk, Marię Puchar-Korolewską, Krystynę Ligocką** i **Janinę Zwierzchowską.** Wspomnijmy o kobietach instruktorach-pilotach szybowcowych i samolotowych, które latają i szkolą w naszych aeroklubach. Należą do nich m. in.: **Hanna Badura, Halina Bułka, Zofia Gadomska, Wiera Kamińska, Lucyna Krzywonos, Lidia Pazio, Anna Przybyła, Danuta Sylwanowicz, Urszula Śliwak** i **Krystyna Taranek.** W lotnictwie sanitarnym lata **Kazimiera Czach.**

Coraz to nowe zastępy wyszkolonych w sportach lotniczych dziewcząt wkraczają na podniebne szlaki. Usłyszymy o nich zapewne niedługo, o ich nowych wyczynach i rekordach.

W latach nam współczesnych kobiety w lotnictwie nie są wprawdzie jeszcze zjawiskiem powszechnym, ale zdobyły sobie już przecież równe prawo obywatelstwa prawie we wszystkich dziedzinach, rodzajach i służbach lotniczych; nawet w wojsku, mimo że kobiety nie podlegają obowiązkowi służby wojskowej. Energia, dzielność, odwaga, bohaterstwo i umiłowanie wybranego przez kobiety zawodu lotniczego budzą głębokie uznanie i szacunek społeczny. W lotnictwie kobiet jest coraz więcej. Nikt się już specjalnie nie dziwi, że są pilotami śmigłowców, odrzutowców, a także samolotów sanitarnych i komunikacyjnych; że są zawiadowcami lotnisk i naczelnikami portów lotniczych; że coraz ich większa rzesza pracuje w przemyśle lotniczym. Pracują równie dobrze na swych stanowiskach jak mężczyźni, a często nawet lepiej.

Tym wszystkim kobietom, które umiłowały lotnictwo, życzymy dużo sukcesów na ziemi i w powietrzu — na błękitnych szlakach.

JERZY R. KONIECZNY

Stewardessy radzieckich linii lotniczych „Aeroflot".
Zdjęcia: B. Koszewski (3) i archiwum

Jedna z nietypowych wypraw. Ten księżycowy krajobraz to szczyt słynnej góry Żar...

LOTNICY NA WCZASACH

▲ **Kto? (ściśle) — Personel latający — piloci i mechanicy pokładowi — z 3 oddziałów i centrali lotnictwa agro — z Gdańska, Olsztyna, Wrocławia i Warszawy**

▲ **Gdzie? — W D.W. „Iza" w Szczyrku.**

▲ **Kiedy? — W styczniu.**

PYTANIE „po co?" byłoby oczywiście retoryczne, bowiem wiadomo, że obowiązkowe obozy kondycyjne służą, jak sama nazwa wskazuje, podnoszeniu kondycji. Każdy więc indywidualnie podnosił ją sobie jak umiał, a zespołowo — pod wodzą kierownika obozu pil. **Karola Poselta** — w myśl zaleceń, rad i przykładu kierownika Domu Wczasowego „IZA" — p. **Kazimierza Pietruszki.** Panu Kazimierzowi należy się w tym miejscu kilka szczególnie ciepłych słów, bowiem właśnie on nie tylko inicjował, ale jako społeczny przewodnik prowadził liczne, piesze wyprawy latającej braci. Na Szyndzielnię i Klimczok z nocnym zejściem z pochodniami, poprzez Biały Krzyż, Białą i Czarną Wisełkę z powrotem przez Kamienny do Szczyrku (oh!, oh! — jęczli niemal wszyscy po powrocie z 28-kilometrowej trasy), wreszcie — kilka krótszych po przepięknych okolicach Szczyrku i miejscowościach Beskidu Zachodniego. W tym miejscu godzi się wspomnieć, że „tygrysem gór" okazał się pilot **Alfred Udziela,** który nie tylko nie opuścił żadnej wycieczki, ale nawet tam, gdzie wszyscy „zdobywali szczyty" korzystając z kolejek linowych i wyciągów, dzielnie szedł pieszo!

Oczywiście nie tylko piesze wędrówki były w programie obozu: także narty, saneczki, łyżwy, ogniska i kuligi. Niestety — niewiele z tego wyszło, bowiem AURA NIE DOPISAŁA: śniegu było ciut, ciut i to tylko przez kilka dni, a później plucha, deszcz, oberwanie chmury i wreszcie, przez ostatnie kilka dni, istna powódź!

W tej sytuacji nawet wymyślony ekstra przez kierownictwo obozu kryty basen nie miał zbytniego wzięcia, natomiast nowych zwolenników zdobył sobie tradycyjny sport lotniczy, wyrabiający szczególnie mięśnie rąk, świetnie przygotowujący do długotrwałych nasiadówek w kabinie samolotu i do przestrzegania zaleceń postępowania w krytycznych sytuacjach w powietrzu — „po pierwsze: zachować spokój".

Nie ulega wątpliwości, że wszyscy odgadli już bezbłędnie, iż owym sportem lotniczym był brydż i o jakichkolwiek podejrzeniach o coś innego nie może być mowy...

A teraz — na serio: gdyby nie paskudna aura, mimo wszystko byłby to świetny obóz. Mimo maleńkich pokoiczków i „zimowych domków campingowych", ale „za to" zagęszczonych do maksimum, mimo konieczności liczenia na społeczną inicjatywę i realizację rekreacyjnego programu obozu.

Skoro już o społecznym działaniu mowa, to warto jeszcze podziękować mgr inż. **Romanowi Zatwarnickiemu** z Zakładów Szybowcowych w Bielsku-Białej, który oprowadzał wycieczkę agrolotników po halach produkcyjnych Zakładów, a także kierownictwu Szkoły Szybowcowej na Żarze, którą również odwiedzili uczestnicy obozu.

A teraz — kilka fotograficznych migawek z agro-kondy-wczasów, przy czym autor pragnie się zastrzec, że w doborze zdjęć nie kierował się sympatią do prezentowanych „żywych obiektów", ale prozaicznymi względami technicznymi — po prostu tylko te zdjęcia „wyszły"...

Tekst i zdjęcia:
A. P. CHOWIEC

„Pingwin", czyli Tomek Łuszpiński, nie na darmo ma „tatę z trzema diamentami"... Tak bardzo chce latać, że naprawdę gotów był wystartować z Żaru, co dokumentuje pozycja podpatrzona u chłopca ze słynnego plakatu T. Gronowskiego. Niżej: Budynek dawnego „meteo" na Żarze.

CYWILNY LOTNICZY TABOR ŚWIATA

Il-62 w barwach PLL LOT. Zdjęcie: J. Czerniak

WEDŁUG ostatnich danych Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), w końcu roku 1972 cywilny tabor lotniczy świata stanowiło 224 276 samolotów i 7 217 śmigłowców. Flota towarzystw przewozu lotniczego składała się z 7 464 samolotów o ciężarze powyżej 9 ton (tj. co najmniej klasy DC-3 czy Il-12) i z 16 007 samolotów lżejszych, spełniających w przewozie rolę pomocniczą (samoloty dowozowie i czarterowe), jak również z 2 220 śmigłowców. Reszta cywilnego taboru — 200 805 samolotów i 4 997 śmigłowców — należała do innych użytkowników, wykonujących różnego rodzaju usługi lotnicze oraz przewozy użytku własnego. Statystyka dotyczy wszystkich 128 krajów należących do ICAO z wyjątkiem Związku Radzieckiego. Spośród krajów o rozwiniętych przewozach lotniczych do ICAO nie należą tylko Chińska Republika Ludowa i Niemiecka Republika Demokratyczna. Statystyka dotyczy w zasadzie tylko samolotów handlowych. Nie są nią objęte samoloty i śmigłowce należące do aeroklubów (szkolne i sportowe) oraz wojskowego przysposobienia lotniczego.

W porównaniu z rokiem 1972 ogólna liczba wzrosła zaledwie o niecałe 4%, natomiast ilość śmigłowców używanych w służbie cywilnej zwiększyła się o 12%.

Wśród 7 464 samolotów transportowych o ciężarze powyżej 9 ton, należących do towarzystw przewozowych, było 4 233 turboodrzutowych (56,7% ogólnej liczby tych samolotów), 1 562 turbośmigłowych (20,9%) i 1 669 śmigłowych z silnikami tłokowymi (22,4%). W rzędzie tych ostatnich znajdowało się aż 678 sztuk „nieśmiertelnych" DC-3/C-47 z roku 1936 (ogółem lata ich jeszcze w służbie cywilnej ok. 1 400 sztuk). W kategorii samolotów turboodrzutowych należących do towarzystw przewozowych było 1 655 sztuk 4-silnikowych, 1 019 3-silnikowych i 1 665 2-silnikowych.

W ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba transportowych samolotów turboodrzutowych wzrosła pięciokrotnie, a turbośmigłowych zwiększyła się półtora raza. Liczba samolotów z silnikami tłokowymi zmalała przeszło dwukrotnie, ale nadal jest jeszcze dość duża (22,4%).

Najbardziej popularnym typem samolotu transportowego jest amerykański, 3-silnikowy Boeing B-727, eksploatowany w przeszło 30 krajach. W końcu 1972 roku towarzystwa przewozowe miały 876 sztuk samolotów tego typu, a ogólna liczba zamówień przekroczyła znacznie 1 000. Następne miejsca zajmują: B-707 — 662 sztuki, DC-9 — 654, DC-8 — 533, Fokker F-27 — 528. Samoloty B-737 użytkowane były w ilości 308 sztuk, „Caravelle" — 244, DC-6 — 280, pozostałe typy w ilości poniżej 200 (B-747 jumbo-jet — 197).

Największą ilość samolotów objętych statystyką posiadało następujące 10 krajów (w nawiasie podano liczbę samolotów o ciężarze powyżej 9 ton): 1) Stany Zjednoczone — 164 091 (4 968), 2) Kanada — 12 067 (492), 3) Francja — 5 047 (290), 4) NRF — 4 699 (143), 5) Australia — 3 705 (181), 6) Wielka Brytania — 3 636 (489), 7) Brazylia — 3 414 (171), 8) Argentyna — 2 770 (115), 9) Meksyk — 2 518 (99) i 10) Południowa Afryka — 2 146 (59).

Spośród krajów europejskich średniej wielkości najwięcej samolotów było w Szwajcarii — 1 073 (64) i w Szwecji — 1 000 (69). Następne miejsca zajmowały: Hiszpania — 718 (155), Portugalia — 599 (45), Belgia — 533 (51) i Norwegia — 478 (50). Czechosłowacja miała 462 (42), Jugosławia — 429 (48), Finlandia — 419 (32), Austria — 364 (10), Holandia — 383 (97), Węgry — 164 (11), Irlandia — 128 (20), Grecja — 78 (31). Brak jest szczegółowych danych dotyczących Bułgarii i Rumunii.

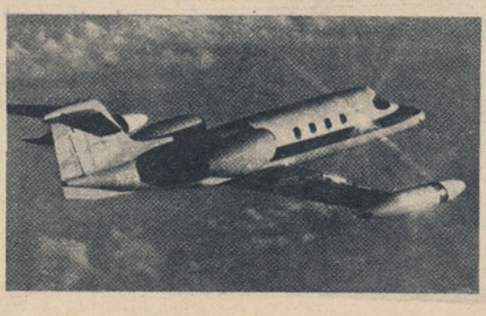
Największa ilość śmigłowców użytkowana jest również w Stanach Zjednoczonych — 4 259 i w Kanadzie — 806. Japonia miała 302 śmigłowce w służbie cywilnej, Wielka Brytania — 220, NRF — 163, Australia — 125, Francja — 102. Czechosłowacja miała 40 śmigłowców, Jugosławia — 13, a Węgry — 6.

J. Os.

Lockheed „Tristar", samolot średniego zasięgu, demonstrowany na Salonie Paryskim w 1973 roku. Zdjęcie: L. Zielaskowski

Autobus powietrzny Airbus A-300B. Zdjęcie: L. Zielaskowski

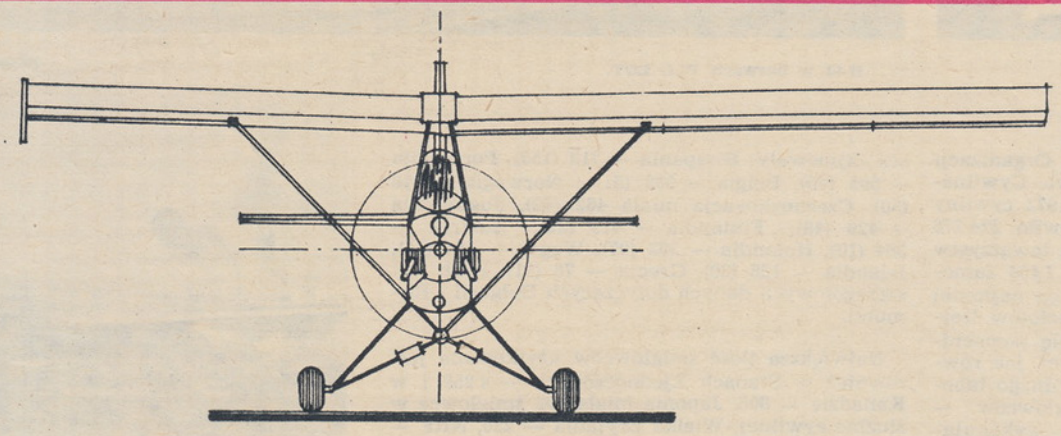
Tu-134 w barwach PLL LOT. Obok: Francuski „Mystere-30" o zasięgu 1000 km. Poniżej od lewej: Najnowsza wersja samolotu „Learjet 35/36" i radziecki Jak-40. Zdjęcia: Z. Zych, „Aviation Magazine" i „Flug Revue"

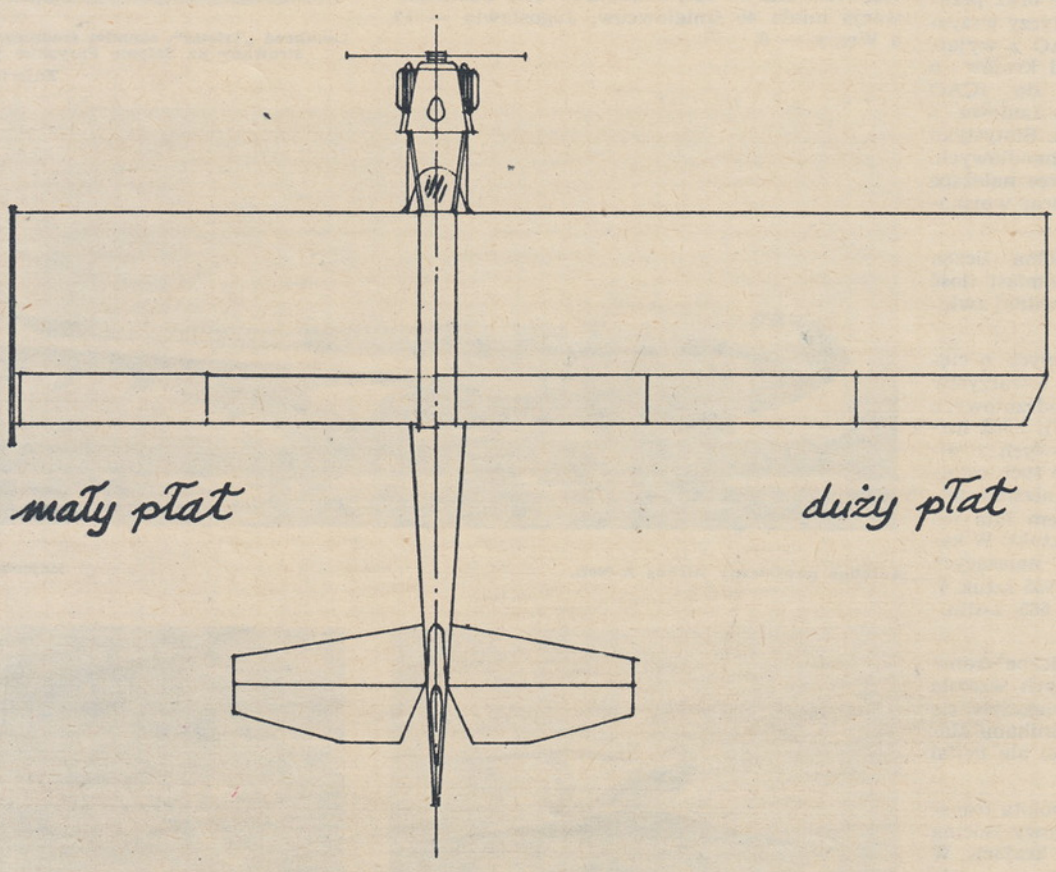


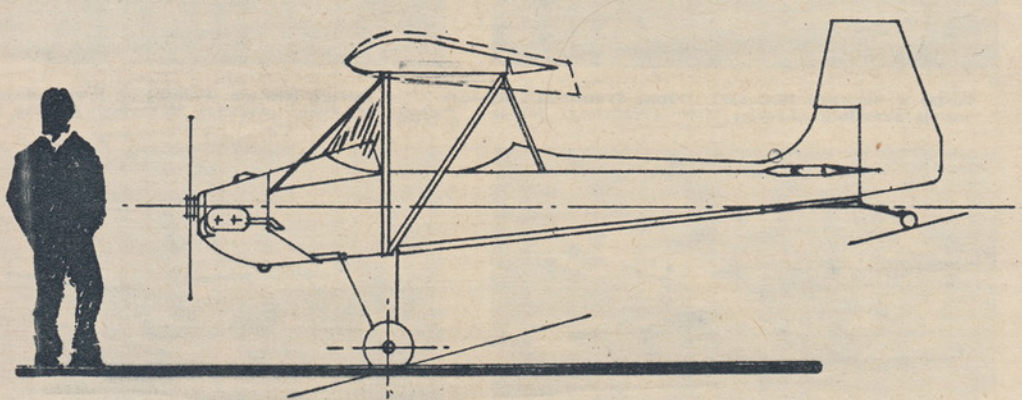
KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

SAMOLOT AMATORSKI

„WROCŁAW"







Pierwsze próby „Wrocławia".

Wszystkie zdjęcia: Małgorzata Lempart

OPIS TECHNICZNY

Samolot jednomiejscowy. Konstrukcja drewniana.

Skrzydła — dwa: 6 m i 9 m. Mniejsze skrzydła posiadały płyty brzegowe. Płat dwudźwigarowy, zastrzałowy, pokrycie płócienne. Klapy i lotki pokryte płótnem, keson — sklejką. Profil samostateczny Peyret — 16%.

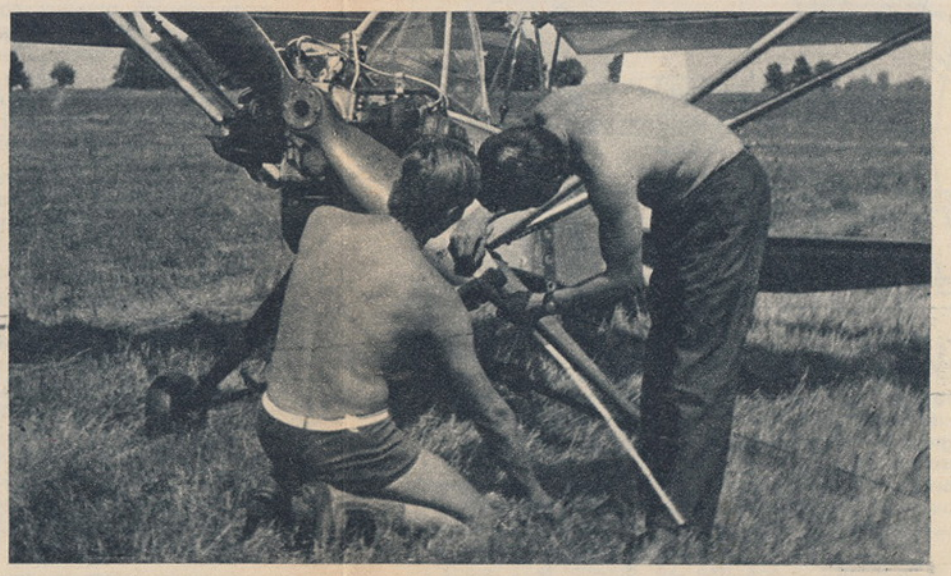
Usterzenie poziome — kryte sklejką, ster wysokości — płótnem; nieprzestawialny.

Usterzenie pionowe — statecznik pionowy kryty sklejką, ster kierunku wyważony rogowo — aerodynamicznie. System sterowania mieszany (ster wysokości — sztywny, ster kierunku — linki miękkie).

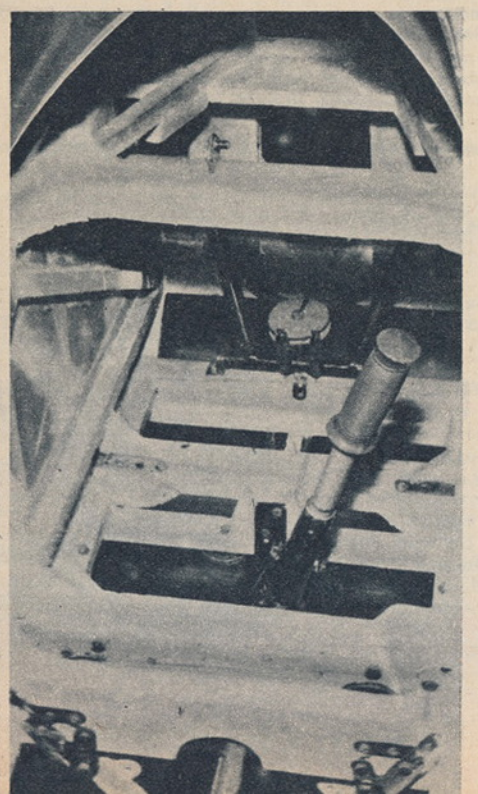
Kadłub wręgowo — podłużnicowy kryty sklejką. kabina otwarta z wiatrochronem. Fotel stały, pedały nie regulowane, bez bagażnika. Podwozie — amortyzacja sznurami gumowymi. Rozmiar kół — 300 x 125 mm.

Malowanie: skrzydła białe, czerwone klapy, lotki, kadłub — biały, oliwkowa część dolna, osłona silnika — srebrna, górna część przodu kadłuba — czerwona, usterzenie pionowe i poziome — białe.

Silnik czterosuwowy, czterocylindrowy „Volkswagen-1200" o mocy 30 KM. Masa silnika wraz z osprzętem i śmigłem — 60 kg. Śmigło o średnicy — 1,30 m z drewna uszlachetnionego. Zbiornik paliwa (za plecami pilota) o pojemności 20 litrów.



Wyżej: Na starcie. Niżej: Kabina „Wrocławia".



W wielu numerach „SP" ukazały się już wzmianki o tym samolocie. Jest on jedenastą konstrukcją Tadeusza Dobraczyńskiego, który budował już szybowce, wiatrakowce, miękkopłaty oraz samoloty. „Wrocław" powstał w ciągu sześciu (!) miesięcy. Tak krótki okres tworzenia możliwy był dzięki nagromadzonemu dotąd doświadczeniu konstruktorskiemu.

Samolot posiada układ skrzydeł tzw. parasol, podobnie jak np. znany przedwojenny samolot szkoleniowo-treningowy RWD-8.

Konstruktor wykorzystał do budowy samolotu tylną część kadłuba szybowca „Komar", a z szybowca „ABC" — skrzydła. Do posiadanej tylnej części kadłuba musiał zaprojektować i dorobić przednią. Dorobiony przód jest również konstrukcji drewnianej. Oglądając samolot trudno znaleźć miejsce owego łączenia.

Następnie do kadłuba wbudował podwozie, którego golenie wykonane są z rur stalowych (pokrytych płótnem), wychodzących z kadłuba i zbiegających się przy osiach kół. Amortyzatory są wykonane z lin gumowych, łączących osie kół i środek dolnej części kadłuba.

Skrzydła samolotu umieszczone są na wspornikach i podparte duralowymi zastrzałami o przekroju kroplowym, tworzącym literę V. Skrzydła mogą być w dwóch wersjach. Pierwsza wersja to całe skrzydła z szybowca „ABC", a druga to skrzydła skrócone o jedną trzecią. Zmiana skrzydeł wiąże się ze zmianą silnika.

Klapy napędzane są ręcznie.

Kabina pilota posiada wiatrochron, wkomponowany pomiędzy wsporniki. Jest ona wygodna, a widoczność z niej — doskonała. Samolot posiada tylko niezbędne przyrządy pokładowe, jak: wysokościomierz, prędkościomierz, wskaźnik obrotów, busolę, chyłomierz.

Początkowo zastosowano w nim silnik od samochodu „Volkswagen", jednak silnik posiadany przez konstruktora nie rozwijał przewidywanej mocy. Dlatego też wykorzystywano go tylko do nauki startu i kołowania. Próby odłożono do czasu skonstruowania przez znawcę silników inż. A. Kolaka nowego silnika, który jest właśnie na ukończeniu.

Uwaga dla modelarzy: Model samolotu „Wrocław" doskonale lata na uwięzi.

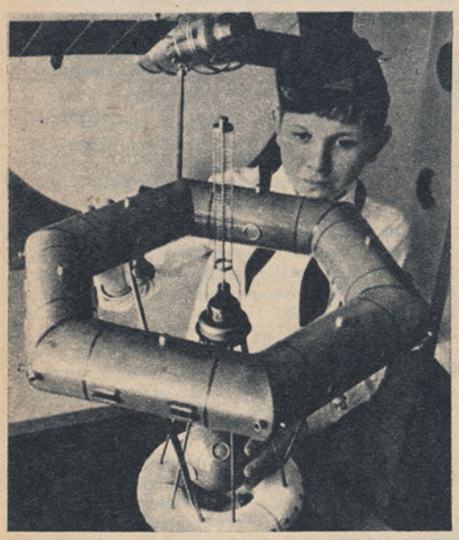
ANDRZEJ STACH

DANE TECHNICZNE

Wymiary:	„Wrocław-1"	„Wrocław-2"
Rozpiętość płata	— 9,00 m	6,00 m
Rozpiętość usterzenia poziomego	— 2,80 m	2,80 m
Długość	— 5,20 m	5,20 m
Rozstaw podwozia	— 1,80 m	1,80 m
Wysokość postojowa	— 2,20 m	2,20 m
Powierzchnia nośna	— 13,5 m²	9,00 m²
Powierzchnia lotek	— 2,20 m²	1,68 m²
Powierzchnia usterzenia poziomego	— 1,67 m²	1,67 m²
Powierzchnia usterzenia pionowego	— 1,30 m²	1,30 m²
Średnica śmigła	— 1,20 m	1,20 m
Masy:		
Masa własna	— 180 kg	180 kg
Masa użyteczna	— 100 kg	100 kg
Obciążenie powierzchni	— 21,1 kg/m²	31,0 kg/m²
Osiągi:		
Prędkość minimalna	— 55 km/h	55 km/h
Prędkość przelotowa	— 90 km/h	90 km/h
Prędkość maksymalna	— 130 km/h	130 km/h
Rozbieg	— 100 m	100 m
Dobieg	— 60 m	60 m
Zasięg	— 200 km	250 km
Prędkość lotu nurkowego	— 180 km/h	180 km/h
Wznoszenie	— 2,1 m/s	2,1 m/s
Współczynniki przeciążenia:	+ 3,5; — 2,0	+ 3,5; — 2,0

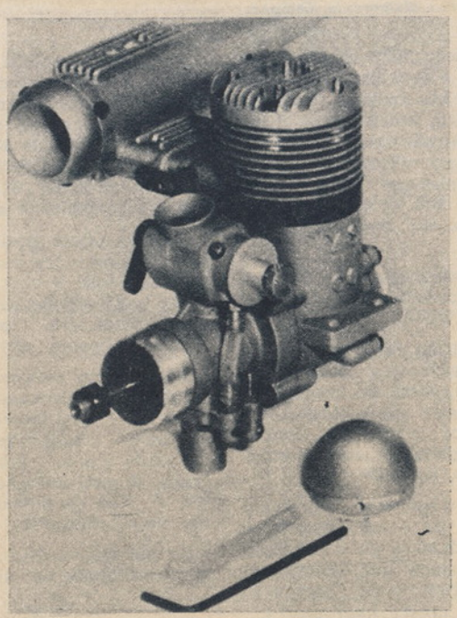
MODELARSTWO ZA GRANICĄ

MODEL STACJI KOSMICZNEJ

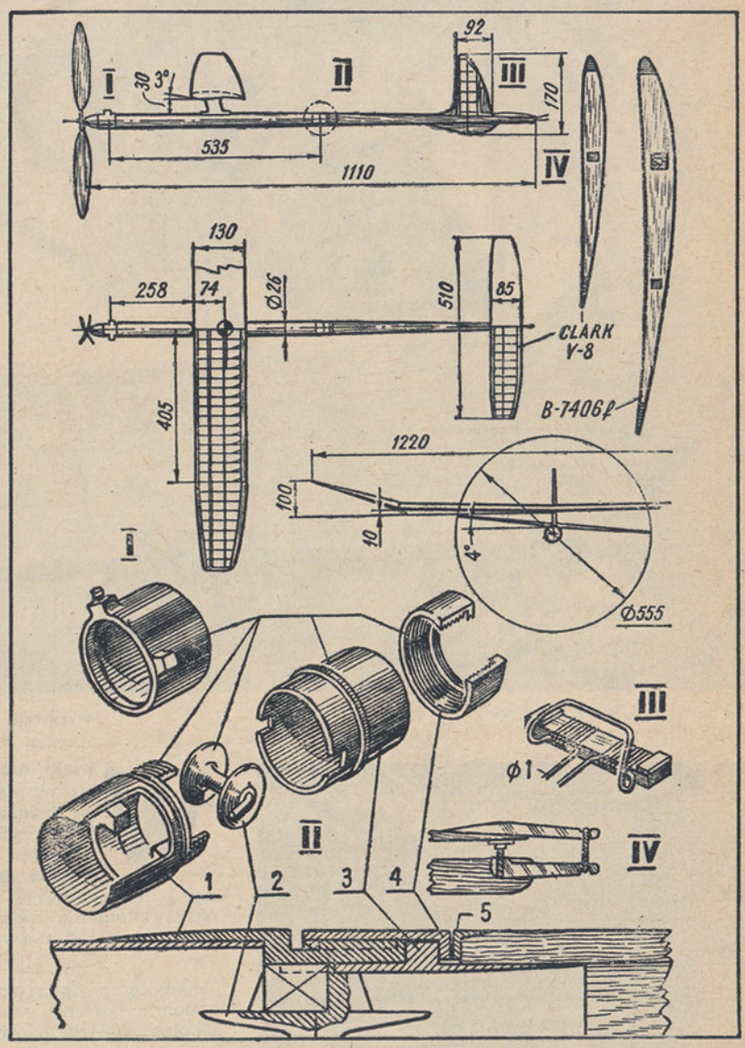


MODELARSTWO kosmiczne cieszy się w Związku Radzieckim wielkim powodzeniem. Liczne imprezy, nie tylko sportowe, odbywają się bardzo często. Do tradycji należy na przykład organizowanie wystaw dorobku młodych konstruktorów. Oto interesujący model stacji kosmicznej, jak ją sobie wyobraża młody technik Sława Orłow z Krasnojarska. Wśród licznych eksponatów demonstrowanych na radzieckich wystawach, konkursach i zawodach można zawsze zobaczyć modele polskich rakiet, w tym sławne „Meteory", podobnie jak u naszych modelarzy cieszą się powodzeniem modele rakiet radzieckich z „Sojuzami" na czele.

NOWY SILNIK



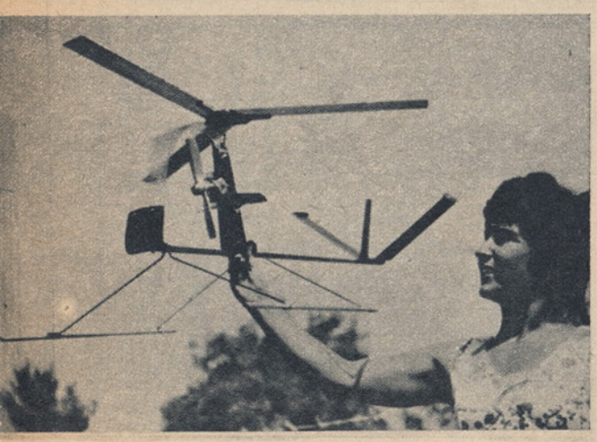
SILNIKI modelarskie coraz bardziej upodobniają się do wielkich konstrukcji, rozrasta się wyposażenie, powiększają tłumiki itp. Oto najnowszy produkt japoński Yamada, o pojemności 10 cm³. Osobliwość konstrukcji polega na zastosowaniu wtrysku paliwa, który regulowany jest automatycznie bez względu na stan napełnienia zbiornika. Pozatem dzięki temu urządzeniu udało się zwiększyć moc silnika. Gdy chodzi o inne szczegóły, uwagę zwraca duży tłumik. Silnik przeznaczony jest w zasadzie dla dużych modeli zdalnie kierowanych, zarówno latających, pływających jak i kołowych.



Model z napędem gumowym

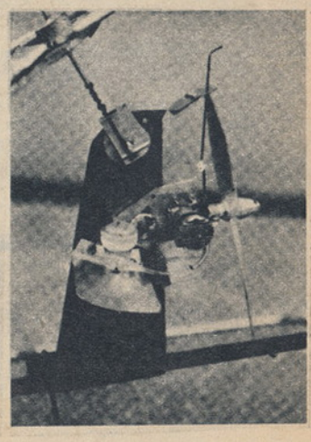
MODELARZ z Saratowa (ZSRR) od szeregu lat rozwija budowane przez siebie modele z napędem gumowym. Poprawia układ aerodynamiczny, zmienia budowę osłony i mechanizmu śmigła, udoskonala poszczególne podzespoły.

Oto jeden z najnowszych modeli Arkadija Szachata z Saratowa. Skrzydła zamocowane na wieżyczce. Szczególnej uwadze polecamy rozwiązanie detali: obejmy przedniej kadłuba, łączenia połówek kadłuba i lontowego automatu przymusowego lądowania. Części metalowe wytoczone są z elektronu. Oznaczenia na rysunku: 1 — osłona gwintowana, 2 — rolka silnika gumowego, 3 — tulejka przejściowa, 4 — nakładka, 5 — obejmo wzmacniająca. Jeszcze kilka danych tego modelu Silnik gumowy składa się z 24 pasm 3 x 1 mm. Konstrukcja balsowa. Masa całkowita 230 g. Profil skrzydeł B—7406f, a statecznika poziomego Clark-Y 8%.



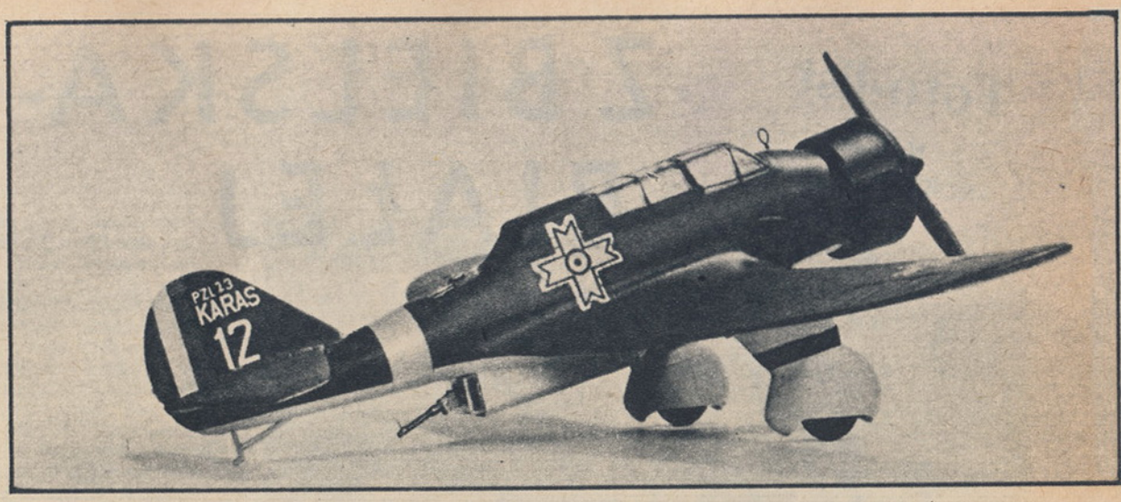
Mały wiropłat doświadczalny

KOGO interesują modele wiropłatów, ten z pewnością obejrzy pokazany model wiatrakowca, zbudowany przez Francuza G.Chauleta. Model ma niezwykle uproszczoną konstrukcję: do beleczki kadłubowej zamocowana jest wieżyczka silnikowa i jednocześnie obsada wirnika. Stateczniki i dwie płozy — to właściwie wszystko. Model przystosowano do silnika o pojemności skokowej 1,5 cm³. Można go śmiało traktować jako model doświadczalny, mogący stanowić wstępną pracę przed budową bardziej złożonego śmigłowca. Podstawowe dane modelu — długość 1 300 mm, średnica wirnika — 840 mm, średnica śmigła — 200 mm, masa całkowita — 450 g, prędkość lotu 12 km/h. Konstrukcja balsowa Kadłub i płozy aluminiowe. Warto dodać, że model ten nie jest jakąś przypadkową konstrukcją. Jego twórca, pan Chaulet, poświęcił się wyłącznie pracy nad wiropłatami i od roku 1948 zbudował ich ponad 500. Do takiego konstruktora można mieć zaufanie.



KLUB 1:72

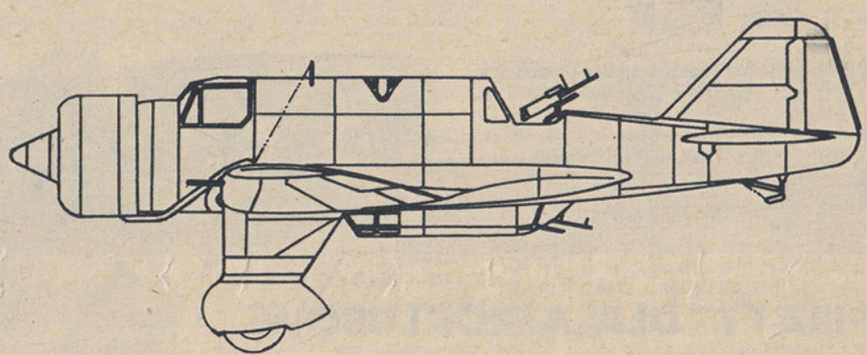
BUDUJEMY MODEL PROTOTYPU „KARASIA"



Model samolotu PZL-23 „Karaś" w barwach rumuńskich, podany w jednym z ostatnich numerów amerykańskiego czasopisma „Scale modeler".

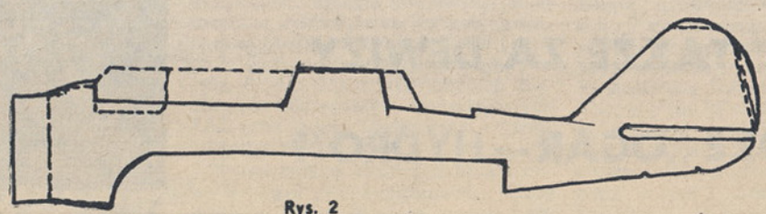
Model pierwszego prototypu „Karasia" można zbudować wykorzystując elementy modelu PZL P-23A „Karaś", wyprodukowane przez ZP „Ruch" lub PZWPT z Siedlec (ta ostatnia wytwórnia przyjęła produkcję po „Ruchu").

Jakie są zasadnicze różnice między PZL-23A, a prototypem PZL-23/I? Oto sylwetka PZL-23/I (rys. 1). Różnice widoczne są już na pierwszy rzut oka. Inne są osłony silnika, silnik w przypadku P-23A jest obniżony, inaczej wyprowadzone są rury wydechowe, niższa i mniej oszklona jest kabina P-23/I, nieco inne jest górne stanowisko strzeleckie, ster kierunku, płoza ogonowa, gondola strzelca-bombardiera; osłony podwozia w przypadku P-23/I nie mają wbudowanych reflektorów.



Rys. 1

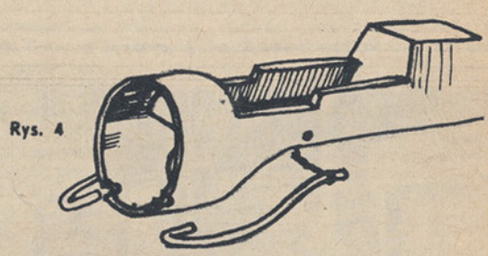
Pracę zacząć należy od przerobienia kadłuba. Na rys. 2 linią ciągłą pokazana jest sylwetka kadłuba P-23A — linią przerywaną PZL-23/I. Tym samym wyznaczony jest zakres przeróbek. Rozpoczynamy od obcięcia przedniej części kadłuba (5 mm) i takiego opiłowania krawędzi, by osłona silnika wsuwała się na nią do „pierwszego ząbka" (rys. 3).



Rys. 2

Następnie obniżamy przód kadłuba przy kabinie (około 1 mm), w bocznych ściankach wykonujemy wcięcia na kabinę i spiłowujemy powierzchnię osłony górnego strzelca. Z kolei zmieniamy kształt statecznika pionowego.

Rys. 3



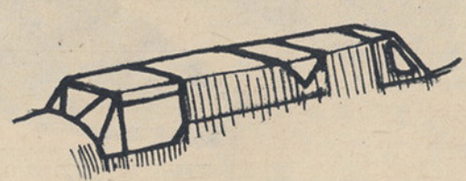
Rys. 4

Po tym „wyrzucaniu" części pora przystąpić do uzupełniania. Zaczynamy od wykonania z drutu nowych rur wydechowych, dokładnie spiłowując stare (rys. 4).

Kabinę pilota odcinamy z kabiny modelu P-23A i odpowiednio opiłowujemy, po czym, wykorzystując płytki przezroczystego polistyrenu, dobudowujemy dalszą część kabiny aż do osłony strzelca. Użyć należy polistyrenu przejrzystego, bowiem nad miejscem obserwatora kabina była oszklona.

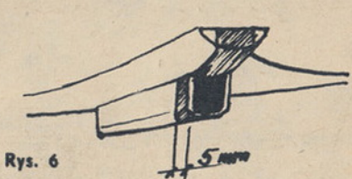
Zmienić też trzeba wygląd górnego stanowiska strzeleckiego. I tu stosować trzeba przejrzysty polistyren — bo osłona zaopatrzona była w trójkątne okna (rys. 5).

Po nawierceniu w krawędziach kabiny dwóch otworów pod słupki antenowe i osadzeniu stateczników poziomych (konieczność szpachlowania!), przystępujemy do poprawek gondoli podkadłubowej.



Rys. 5

Gondolę trzeba skrócić o 5 mm i jednocześnie wyciąć otwór w części podkadłubowej skrzydła (rys. 6).



Rys. 6

Przednią oszkloną część gondoli przyklejamy bez wprowadzania żadnych zmian — z przezroczystej płytki polistyrenowej wykonujemy tylną część. Gotową gondolę przedstawia rys. 7.

Rys. 7

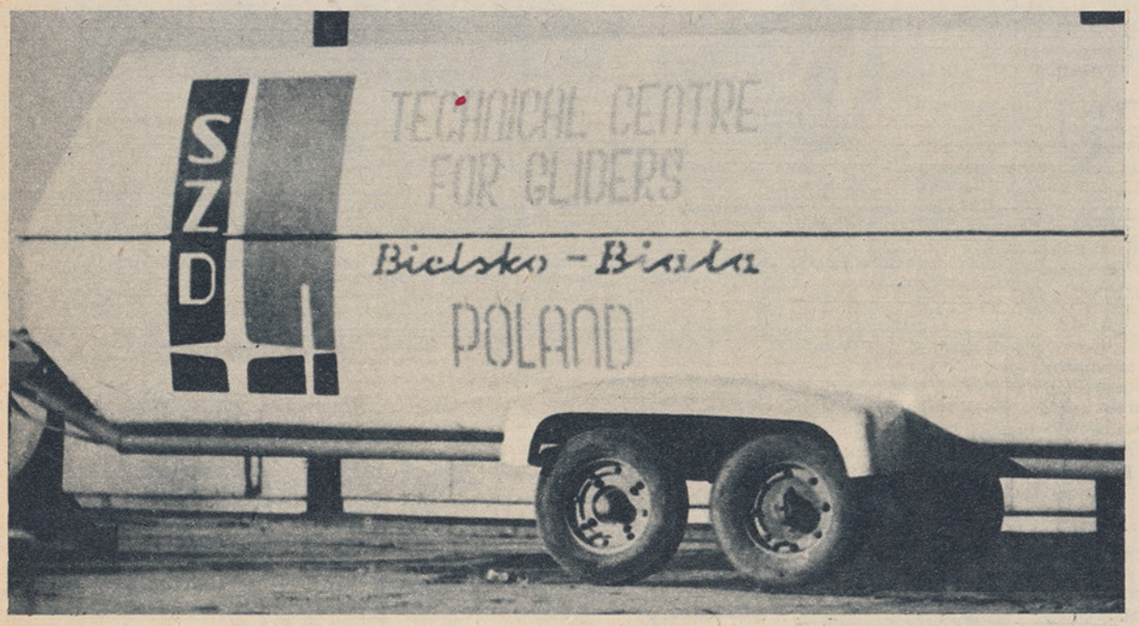
Poprawki podwozia polegać będą na jego opiłowaniu i maksymalnym zbliżeniu ich kształtu do prawidłowego.

Pozostało jeszcze opiłowanie kołpaka śmigła (trzeba mu nadać kształt stożkowy), osadzenie k.m.-ów (wykonać je trzeba tak jak to proponowaliśmy w S.P. przy okazji omawiania modelu P-23A) i malowanie modelu. Sądzić należy, że prototyp pokryty był srebrną farbą i tak go właśnie trzeba pomalować; łopaty śmigła i przód osłony silnika czarne; skórzane osłony amortyzatorów podwozia — oliwkowozielone matowe.

A.J.

Foto-list
Nadesłał
ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

Z BIELSKA-BIAŁEJ



- „PIRATY" DLA AEROKLUBÓW
- „OGARY" NIE PÓJDĄ W LAS
- „ŻAR" TAKŻE ZA DEWIZY
- A MOŻE „OGAR — HYDRO"?

Panie Redaktorze!

Miło mi donieść, że ostatnich kilkanaście „Piratów", które wyprodukowały Zakłady Szybowcowe w Bielsku-Białej, znajdzie się w aeroklubach. Ostatnio, bowiem — jak wiadomo — produkcję szybowców podjęto w WSK-Świdnik.

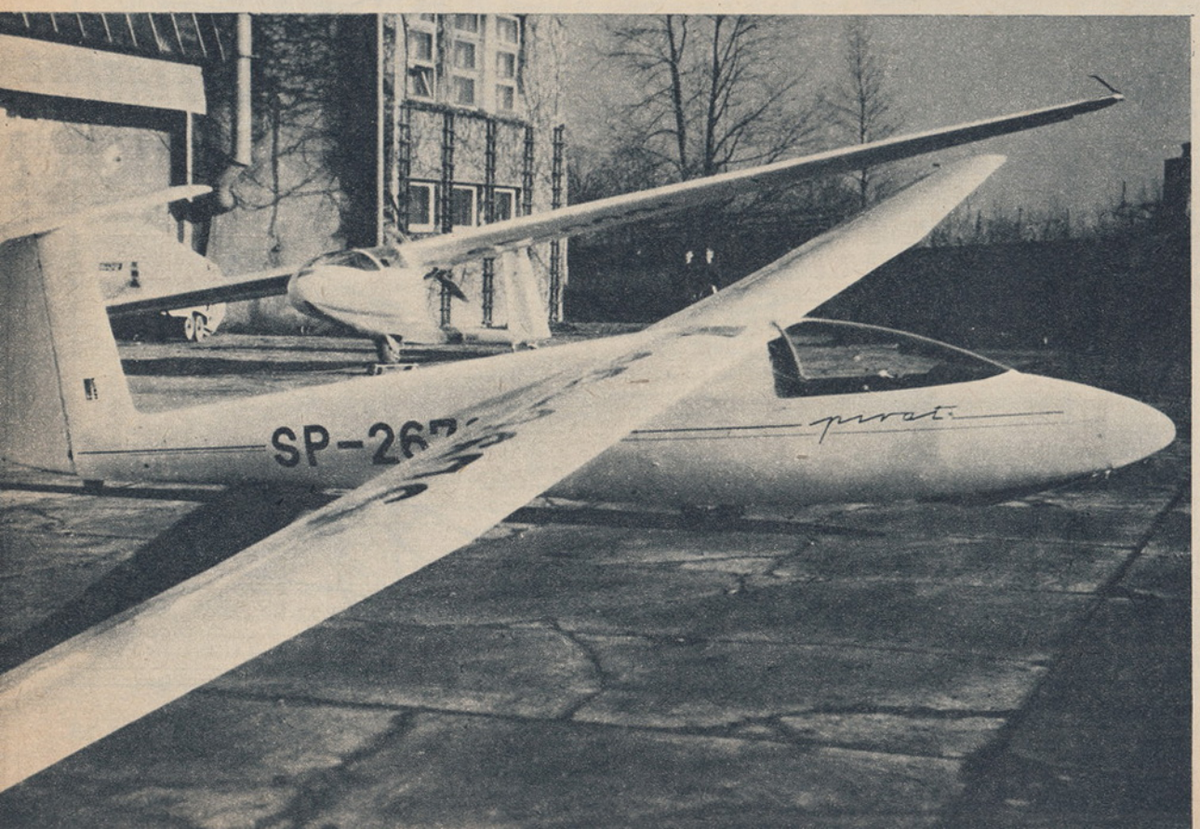
Opiekę konstrukcyjną nad aeroklubowymi „Piratami" sprawował inż. **Józef Niespał,** a nadzór nad budową — mgr inż. **Tadeusz Pączek.** Tych, którzy zrobili wszystko, aby z „Piratów" w klubach była pociecha — techników i robotników — wymienić nie sposób: trzeba by chyba było wszystkich...

Tyle o „Piratach". A teraz — trawestując — mogę powiedzieć, że ogary nie pójdą w las! Oczywiście mam na myśli „Ogary" latające. Piszę w liczbie mnogiej, bo seria tych bardzo udanych motoszybowców jest już w budowie.

Ponieważ „Ogar" był już prezentowany na okładce „Skrzydlatej", ograniczę się tylko do stwierdzenia, że pojakże odległym w czasie, pierwszym motoszybowcu skonstruowanym i zbudowanym w Polsce Ludowej — „Pegazie" z lat czterdziestych — „Ogar" jest drugim. Pierwszym zaś, którego budowę podjęto seryjnie. Dodam jeszcze, że jest to nie tylko **moto**, ale także **szybowiec:** ma doskonałość rzędu 27, stosunkowo niewielkie minimalne opadanie, dobre własności w krążeniu i przeskoku oraz łatwy i przyjemny pilotaż. Tym przyjemniejszy, że jest to dwuster z miejscami obok siebie. A zatem — nie tylko szkolenie i trening, ale także latanie o wybitnych walorach towarzyskich!

Produkcję „Piratów" podjęto w WSK-Świdnik. Wyniosły się one całkowicie z Bielska-Białej.

Na zdjęciu króluje jeszcze, na pierwszym planie, „Pirat", lecz dalej — „Ogar", którego seryjna budowa trwa obecnie w Zakładach.

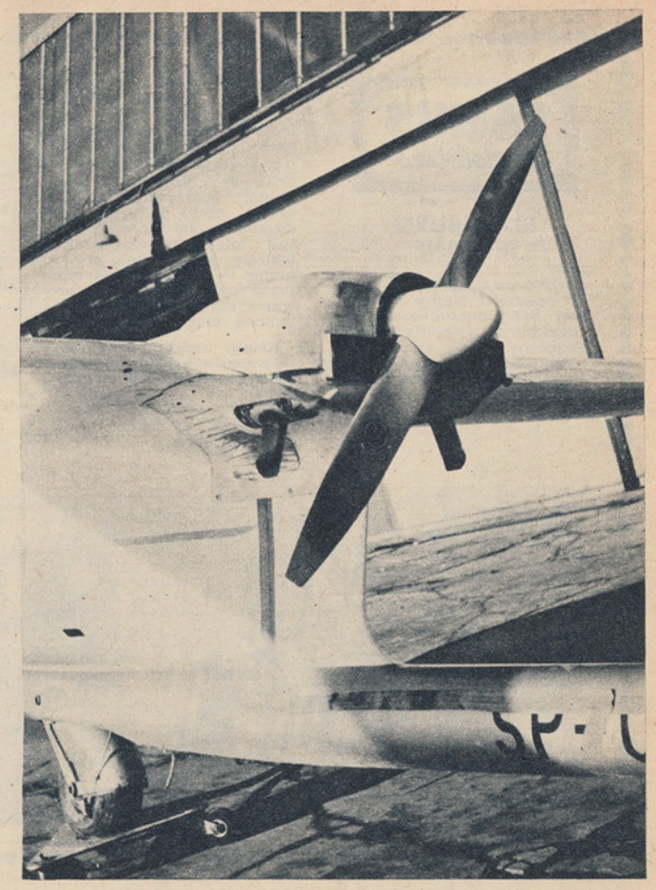


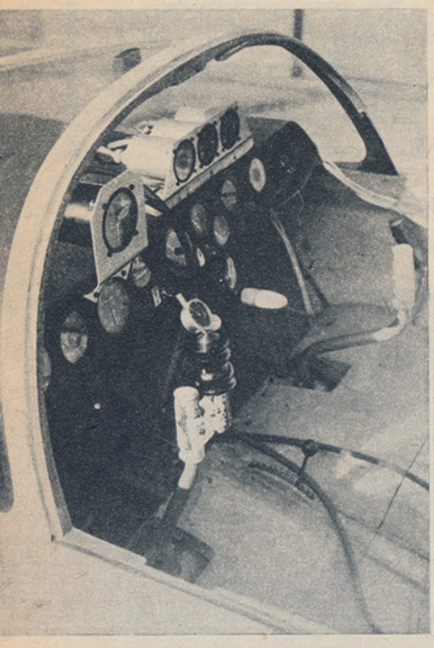
Przypomnę, że konstruktorem wiodącym „Ogara" jest mgr inż. **Tadeusz Łabuć,** a technologiem — inż. **Jerzy Kubalańca.** Nowy polski motoszybowiec oblatywał zaś mgr inż. pilot doświadczalny **January Roman,** którego pokazałem w kabinie „Ogara" wraz z inż. **Józefem Zielezińskim** z KCSP. Załączone zdjęcia powiedzą zresztą więcej niż mógłbym napisać.

To zaś, czego nie da się przedstawić na zdjęciach, spróbuję oblec w fikcyjną tymczasem wizję...

Niech Pan, Redaktorze, zamknie oczy i przywoła w pamięci widziany z lotu ptaka obraz „Żaru". Nie tego sprzed lat, ale nowego, supernowoczesnego ośrodka szybowcowego, w którym, mimo zabudowań u podnóża góry Żar, startować się będzie także ze szczytu, z lin — najtaniej jak można sobie wyobrazić! Otóż po wzlocie ujrzy Pan pod sobą nie tylko znany, dotychczasowy pejzaż wodny Porąbki, ale także rozległe Morze Żywieckie. Wielkie, bezpłatne lotnisko

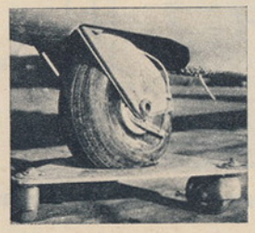
Pilot doświadczalny mgr inż. January Roman (w kabinie „Ogara") oraz inż. Józef Zieleziński z KCSP.



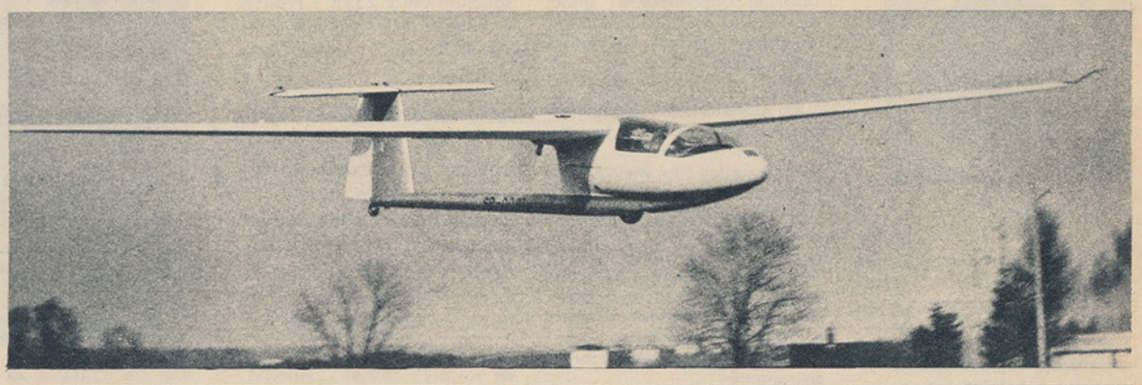


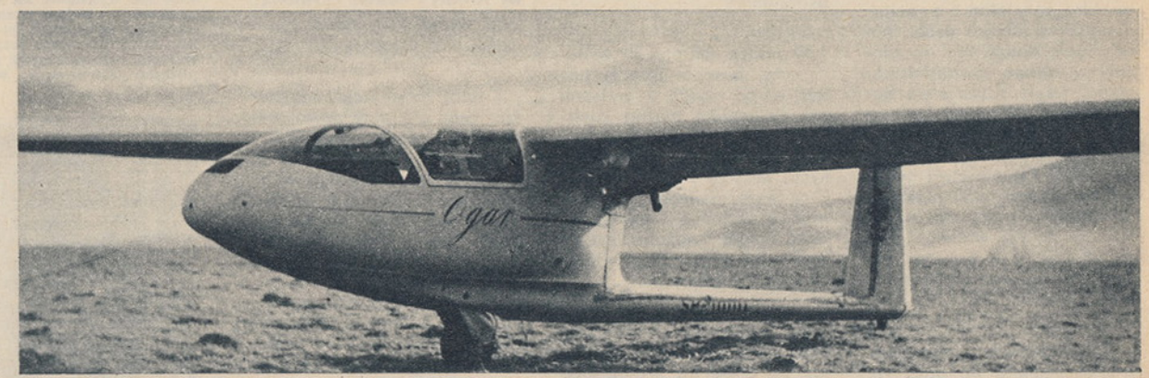
Tak wygląda wnętrze kabiny „Ogara".

Obok z prawej: Fragment podwozia „Ogara". Dalej z prawej: Silnik nowego motoszybowca, ze śmigłem pchającym.



Zdjęć nowego, udanego motoszybowca — nigdy nie jest za dużo. Popatrzmy więc z sympatią na „Ogara".





dla motoszybowców „OGAR-HYDRO", zarabiających dla kraju dewizy od turystów-lotników z zagranicy. Bo nie wątpię, że do takiego ośrodka, jakim już za kilka lat będzie „Żar", śmiało można powiedzieć: unikalnego w świecie, łączącego możliwość rekreacji i latania, gór i „morza" — dewizowi lotnicy, nie tylko chyba z Europy, ciągnęliby jak do miodu. Proponuję więc, aby rzucić hasło-program: „ŻAR" TAKŻE ZA DEWIZY!

A „Ogar-hydro"? Że go nie ma? Że to tylko wizja?

Zawsze, Panie Redaktorze, wizja poprzedzała zamierzenia. Ta zaś, której bynajmniej nie jestem autorem, wydaje się być realna. Uzasadnia ją ekonomiczna celowość wykorzystania nowego „Żaru" TAKŻE jako dewizowego ośrodka międzynarodowego i konstrukcyjno-technologiczna łatwość przekształcenia lądowego „Ogara" w hydromotoszybowiec.

Kończąc życzę Panu, Redaktorze, aby jak najszybciej miał Pan okazję przelecieć się „Ogarem", a w niezbyt odległej przyszłości — „Ogarem-Hydro". Życzenie to odnosi się oczywiście do całej naszej lotniczej braci!

LAMUS samolotów

BLACKBURN „TRIPLANE"

CIEKAWĄ konstrukcją z czasów I wojny światowej był samolot brytyjski Blackburn „Triplane", przeznaczony do zwalczania niemieckich sterowców typu Zeppelin. Twórcą samolotu był inż. Harris Booth. Zgodnie z nazwą samolot był trójpłatem, posiadał jednak więcej niezwykłych cech.

Wszystkie płaty miały jednakowe obrysy (prostokątne, poszerzone w obszarze lotek) i rozpiętość; środkowy płat nie miał jednak lotek. Profil cienki, wklęsły. Konstrukcja drewniana — kryta płótnem. Płaty rozparte były pionowymi rozpórkami i usztywnione cięgnami.

Krótki kadłub — gondola wsparta była na środkowym płacie i w tylnej części (za płatem) miała zabudowany silnik napędzający śmigło pchające.

W pierwszej fazie prób zastosowano silnik rotacyjny Clerget — 9 Z o mocy 110 KM i śmigło czterołopatowe. Następnie zmieniono zespół napędowy na silnik (również rotacyjny) Gnome Monosoupape, 9-cylindrowy o mocy 100 KM i śmigło dwułopatowe.

Odkryta kabina pilota umieszczona przed płatami zapewniała doskonałą widoczność. Uzbrojenie — 1 k. masz. kal. 7,7 mm umocowany był na stałe w dziobie kadłuba.

Usterzenie złożone z podwójnego usterzenia pionowego i wysoko umieszczonego usterzenia poziomego o dużej rozpiętości było połączone z górnymi i dolnymi płatami przy pomocy czterech belek i usztywnione cięgnami.

Podwozie dwukołowe wsparte było o gondolę kadłuba.

Samolot „Triplane" był oblatany w początkach 1917 r. i zaakceptowany przez administrację brytyjską, lecz po miesiącu prób uznano go za nieudany i nie skierowano do produkcji.

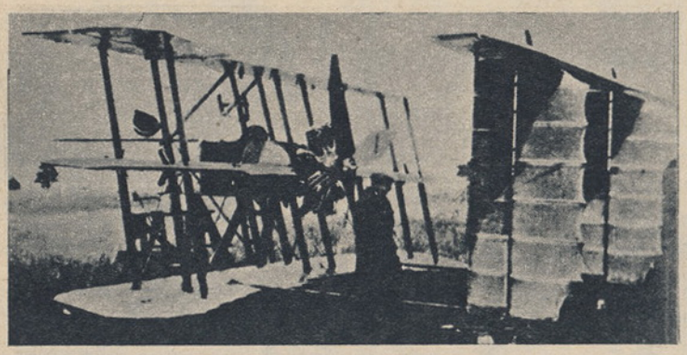
DANE TECHNICZNE

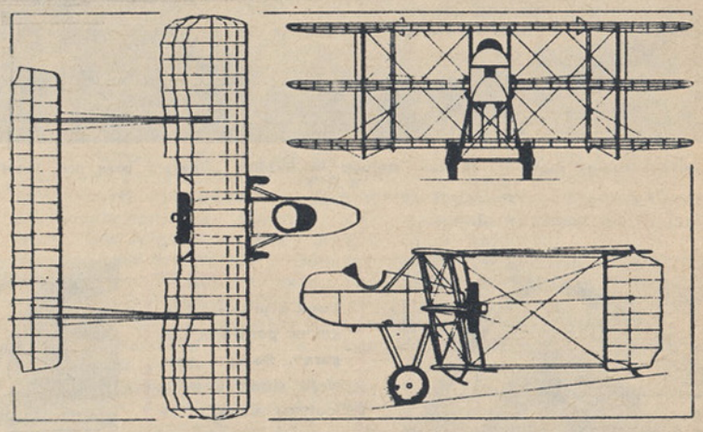
Wymiary: Rozpiętość — 7,30 m, długość — 6,60 m, wysokość — 2,60 m, pow. nośna — 20,5 m kw.

Masy: Masa własna — 460 kg, masa całkowita — 680 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 145km/h, czas trwania lotu — 3 h.

(J. Ś.)





CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

O wielkich wydarzeniach astronautycznych czytamy prawie codziennie przeglądając komunikaty prasowe. Wyprawy kosmiczne wzbudzają zaciekawienie literaturą specjalną i popularnonaukową. Sporo osób, które nigdy dotąd nie spoglądały w stronę gwiaździstego nieba, nagle zapragnęło dowiedzieć się czegoś więcej niż podają podręczniki szkolne. Co śmielsi zapisują się do kółek Towarzystwa Miłośników Astronomii, niektórzy uzbrojeni w amatorski sprzęt starają się na własną rękę prześledzić, a może też odkryć coś nowego na wielkiej mapie nieba.

Dużą pomocą i niejednokrotnie zachętą do dalszych, pogłębionych studiów są planetaria. Urządzenia odtwarzające pozorne ruchy ciał niebieskich w sposób bardzo pouczający i bezpośredni. Największe nasze planetaria znajdują się w Chorzowie i Olsztynie. W Warszawie stosunkowo od niedawna działa małe planetarium zainstalowane w Muzeum Techniki. Przy okazji warto może powiedzieć, że z punktu widzenia szkolenia małe planetaria są korzystniejsze. Dla celów widowiskowych, kiedy popularyzacja ma większe znaczenie niż jakiś określony program szkolenia, bardziej odpowiednie będą planetaria wielkie. Tak przynajmniej twierdzą specjaliści astronomowie.

O planetariach wspomnieć trzeba, gdyż jest ich jeszcze na terenie naszego kraju bardzo mało. Kto wie, czy nie powstanie konieczność stworzenia podobnych urządzeń jako przenośnych. A może szkoły zbiorcze lub szkoła przyszłości, którą obecnie kształtujemy, będą już obowiązkowo posiadały małe planetaria ułatwiające naukę, znacznie rozszerzoną, astronomii?

O nauce astronomii wspominamy, bowiem jeszcze nawet wśród osób z wyższym wykształceniem można zaobserwować brak wiadomości, wydawałoby się elementarnych, właśnie z zakresu nauki o wszechświecie, nie mówiąc o technice rakietowej, która ciągle uważana jest za przedmiot wyłącznie zainteresowania wojskowych.

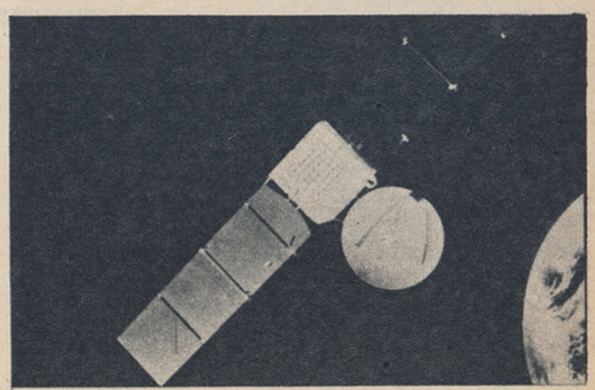
W technice kosmicznej tymczasem zarysowuje się coraz to ściślejsza współpraca międzynarodowa. Trwa wymiana informacji i specjalistów, wykorzystywane są ośrodki rakietowe poszczególnych państw, prowadzone są wspólne badania kosmiczne. Ostatnio, na przykład, nowo mianowany prezes francuskiego Narodowego Centrum Badań Kosmicznych prof. Maurice Levy na konferencji prasowej wspomniał o przykładowej, wzorcowej współpracy radziecko-francuskiej w zakresie pokojowego badania przestrzeni kosmicznej, której nowy etap, jak stwierdził prezes Levy, rozpoczął się po ostatnim spotkaniu specjalistów z ZSRR i Francji w Ajaccio na Korsyce, w roku ubiegłym.

Jeśli chodzi o francuskie zamierzenia najbliższej doby, to w roku bieżącym przewidziano umieszczenie w Kosmosie pięciu sztucznych obiektów przy jednoczesnym „oblataniu" nowej rakiety nośnej „Diamant B. P. 4" w Centrum Kosmicznym w Gujanie. Z planów dalszych wymienić można zamiar budowy rakiety nośnej „Ariane" jako wspólnego dzieła Europejskiej Agencji Kosmicznej.

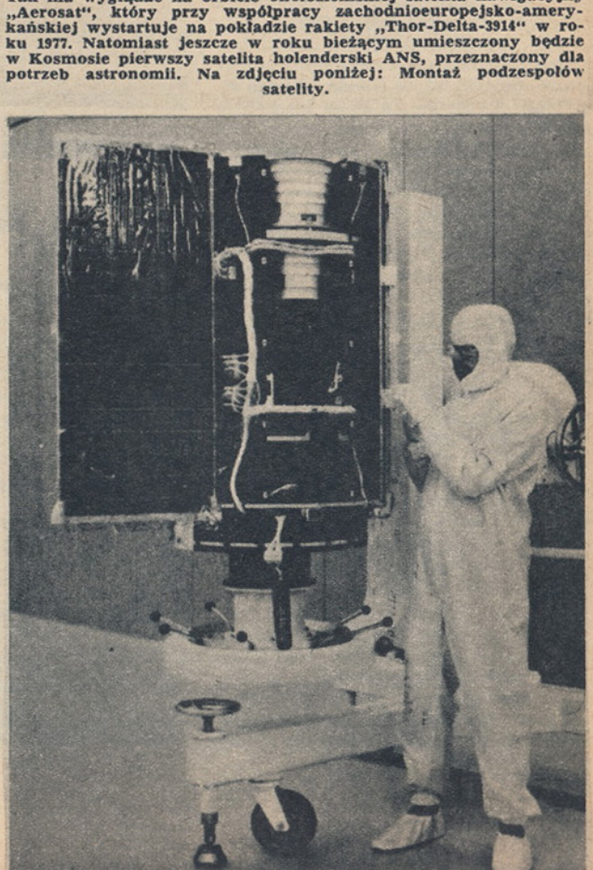
I tutaj informacja najnowsza: otóż oficjalne powołanie do życia nowej organizacji na miejsce dawnej ESRO i noszącej od pierwszego kwietnia roku bieżącego nazwę Europejska Agencja Kosmiczna — stanie się wydarzeniem o dużej doniosłości. Współdziałać bowiem z nową zupełnie organizacją będą dwie potęgi kosmiczne: ZSRR i USA. Bądźmy szczerzy, jak mogła dotąd działać organizacja nazywająca się europejską bez wszystkich państw europejskich? Jak mogły udawać się starty przestarzałych konstrukcji rakiet nośnych, gdy nie wykorzystywano doświadczeń radzieckich, usiłując za wszelką cenę stworzyć coś zupełnie oderwanego od rzeczywistości.

Nie przeceniając możliwości nowej organizacji, wydaje się, że nawet sygnał współpracy międzynarodowej jest już okazją do zadowolenia.

P. E.



Tak ma wyglądać na orbicie okołoziemskiej satelita nawigacyjny „Aerosat", który przy współpracy zachodnioeuropejsko-amerykańskiej wystartuje na pokładzie rakiety „Thor-Delta-3914" w roku 1977. Natomiast jeszcze w roku bieżącym umieszczony będzie w Kosmosie pierwszy satelita holenderski ANS, przeznaczony dla potrzeb astronomii. Na zdjęciu poniżej: Montaż podzespołów satelity.



Rakietą po świecie

PIERWSZY SAMOLOT ELEKTRYCZNY

Jak już podawaliśmy, 31.X.1973 r. odbył się pierwszy w historii lotnictwa lot załogowego samolotu z napędem elektrycznym MB-E1. Samolot wystartował z pasa betonowego, uzyskał wysokość 300 m i po wykonaniu kilku zakrętów wylądował po ok. 11 min. lotu. Obecnie zamieszczamy kilka szczegółów technicznych dotyczących tego wydarzenia.

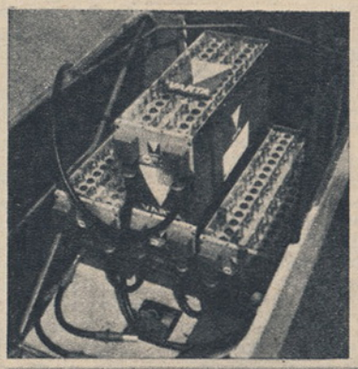
MB-E1, to 1-miejscowy motoszybowiec austriacki HB-3 latający normalnie z silnikiem spalinowym o mocy 36 KM (26,4 kW).

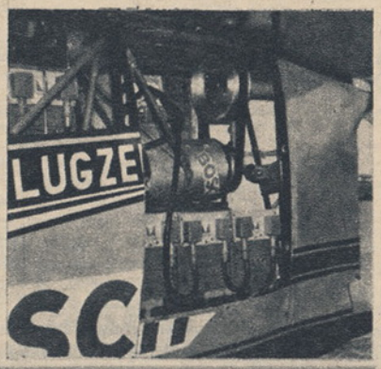
Rozpiętość – 12 m, długość – 7 m, pow. nośna – 14,22 m². Przy max. masie samolot ma obciążenie powierzchni – 26,72 kg/m² i doskonałość 20.

W MB-E1 zastąpiono silnik spalinowy – elektrycznym prądu stałego Bosch, o mocy znamionowej ok. 10 kW, przewidzianym do napędu pojazdów. Silnik umieszczony w okolicy środka ciężkości napędza śmigło paskiem klinowym. Akumulatory kadmowo-niklowe Varta (z akumulatorów tej firmy korzysta również polski minisamochód elektryczny Melex produkowany w WSK-Mielec). Akumulator składa się ze 120 ogniw umieszczonych w 4 pojemnikach po 30. Pojemność znamionowa – 25 Ah. Są to ogniwa o szczególnie małym oporze wewnętrznym. Są one też stosowane przy rozruchu samolotów i śmigłowców oraz jako awaryjne źródło prądu. Masa akumulatorów wynosi ok. 125 kg. Dlatego też masa całkowita MB-E1 jest 60 kg większa niż HB-3 i wynosi 440 kg. Zapas energii wystarcza na ok. 9 min. ciągłej pracy silnika.

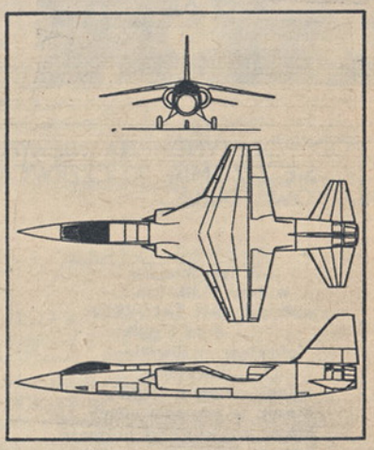
Moc silnika 10 kW (13 KM) zaledwie wystarcza do startu. Silnik nie ma regulacji – pilot może go tylko włączać i wyłączać – z czego też korzystał podczas pierwszego lotu. Średnica śmigła – 1,5 m. Było to śmigło do silnika spalinowego. Śmigło o większej średnicy i zmienionym obrysie łopat może zapewnić większą sprawność. Próby napędu elektrycznego na hamowni przeprowadzono w sierpniu 1973 r. W oparciu o ich wyniki rozpoczęto przebudowę motoszybowca.

Perspektywy? Przewiduje się, że w niedalekiej przyszłości pojawią się akumulatory o sprawności ponad 100 Wh/kg masy. Wówczas czas lotu z napędem wzrośnie do ok. 40 min., a całkowity czas lotu do 1 h. Dalsze możliwości kryją się w ulepszeniach aerodynamicznych płatowca i lepszym dopasowaniu śmigła do silnika elektrycznego.





Motoszybowiec elektryczny MB-E1. U góry: W locie. Powyżej: Bateria akumulatorów i silnik elektryczny. Poniżej: Widok z boku.



NASTĘPCA F-104

W wyniku współpracy konstrukcyjnej włosko-amerykańskiej (Aeritalia i Lockheed) powstał projekt następcy samolotu F-104 „Starfighter" o nazwie „Lancer". Jest on zbliżony wyglądem do F-104 (jest teraz grzbietopłatem) i wykorzystuje wiele jego elementów. Samolot myśliwski „Lancer" ma się wyróżniać szczególną zwrotnością. Silnik TF-30-P-100 o ciągu 11 400 kG.

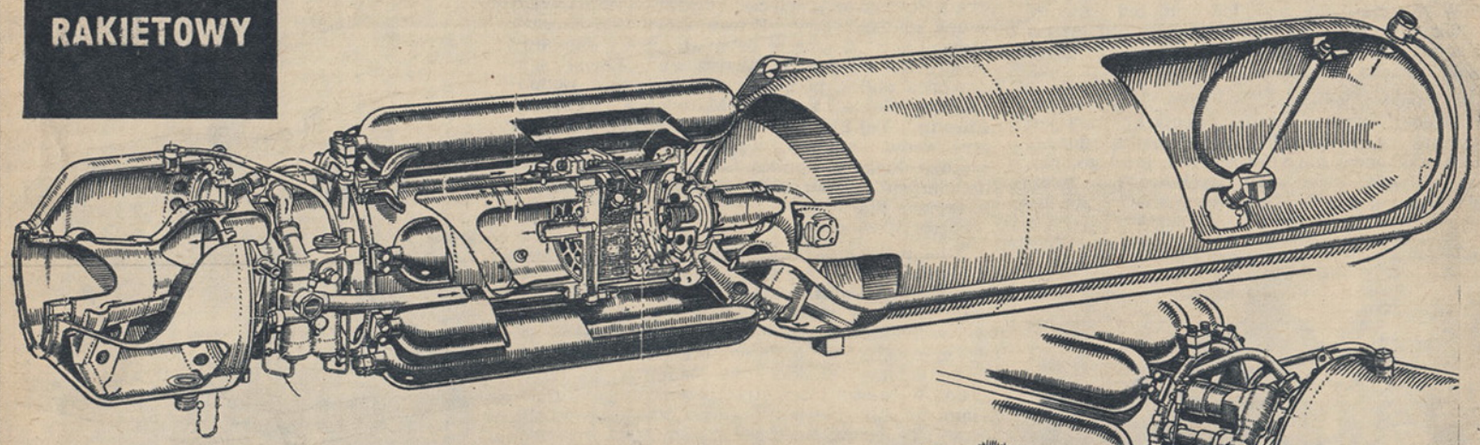
Dane techniczne (w nawiasach dane F-104): Rozpiętość – 8,75 (6,68) m, długość – 17,08 (16,69) m, wysokość – 4,95 (4,11) m, pow. nośna – 29,9 (18,22) m². Prędkość naddźwiękowa.

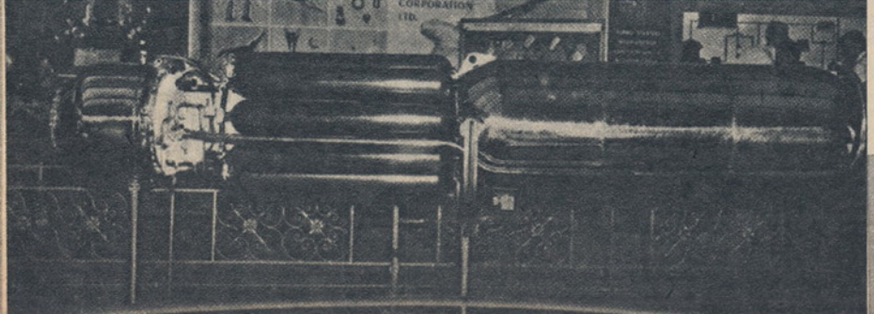
Zdjęcia i rysunki: „The Aeroplane", „Flug Revue", „Der Flieger".

SILNIK RAKIETOWY

Przekrój perspektywiczny przedstawia brytyjski silnik rakietowy na paliwo ciekłe „Super Sprite", stosowany m. in. jako pomocniczy przyspieszacz startowy dla samolotów.

Długość – 2,98 m, średnica – 0,51 m. Masa własna – ok. 272 kg. Ciąg max. – 1 905 kG, czas pracy – 40 s, zużycie paliwa (HTP i nafta) – 281,7 l. Temperatura w komorze spalania ok. 1 800°C.





CZŁOWIEK Z POŁCZYŃSKIEJ LEGENDY

POD POŁCZYNEM NA NIEWIELKIM WZGÓRZU, GDZIE JEGO SAMOLOT ZDERZYŁ SIĘ Z ZIEMIĄ, 30 CZERWCA ROKU 1970 POSTAWIONO POLNY GŁAZ Z PAMIĄTKOWĄ TABLICĄ:

„W tym miejscu
w dniu 16.III.1945 r.
ppłk pil. JAN TAŁDYKIN
d-ca 1 pułku
lotnictwa myśliwskiego
„Warszawa"
zginął śmiercią lotnika
niosąc wyzwolenie ziemi
której przywróconą polskość
krzewić będziemy wiecznie
SPOŁECZEŃSTWO
POŁCZYNA-ZDROJU"

PODPUŁKOWNIK pilot Jan Tałdykin. Człowiek, którego imię utrwaliło się w dziejach polskich skrzydeł, postać, która przeszła także do legendy. Gdy zginął, miał zaledwie trzydzieści sześć lat. Dziś tyle lat ma jego syn, Eugeniusz Tałdykin. Mieszka razem z matką, Aleksandrą Tałdykinową, w Leningradzie.

Urodził się w krajobrazie rosyjskich brzóz w 1909 roku. Jego prochy spoczywają w ziemi polskiej. Grób Jana Tałdykina jest w Bydgoszczy na placu Wolności. W sierpniu 1967 roku gościli w naszym kraju żona i syn frontowego dowódcy 1 pułku „Warszawa". Na jego mogile rozsypali wówczas ziemię, którą przywieźli z grobu ojca bohaterskiego lotnika.

We wspomnieniach Medarda Koniecznego „Jaki startują o świcie" jest taki fragment poświęcony dowódcy 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa".

„...Tałdykin przedstawiał sobą silną indywidualność; ponadto (...) miał bardzo szerokie zainteresowania. Zaraz po obudzeniu się o świcie nastawiał radio i wysłuchiwał komunikatów i wiadomości, komentując je na swój sposób, przeważnie trafnie. Codziennie wertował prasę, a w jego bagażu osobistym znajdowała się spora biblioteka, rzecz osobliwa, jak na warunki polowe. W stosunku do podwładnych był również wymagający. Jego zdaniem oficer musiał interesować się wszystkim, co dzieje się wokół niego i znać perfekt swój fach...

Od dowódcy jednostki wymaga się wiele rzeczy, między innymi taktu. Specjalny takt jest potrzebny, gdy dowodzi się jednostką złożoną z żołnierzy obcej narodowości (...). Miał go właśnie Tałdykin, oficer pilot, wychowany w twardej frontowej szkole. Tałdykin nie był z pochodzenia Polakiem, nie miał polskich koligacji rodzinnych, a mimo to świetnie wczuwał się w nasz temperament narodowy i naszą narodową mentalność. Nigdy nie okazywał nam, że jesteśmy ubogimi krewnymi. Bez przesady można powiedzieć, że był Rosjaninem z polskim sposobem myślenia. I takim pozostał do dnia, gdy poległ w walce o polskie Pomorze..."

Na lotnisku frontowym — nad mapą operacji lotniczej. Drugi z prawej (pochylony) ppłk pil. J. Tałdykin.

Nieprzypadkowo Jan Tałdykin w roku 1944 został mianowany dowódcą polskiej jednostki lotniczej. O tym zadecydowały jego cechy charakteru i bogate doświadczenia lotnicze. Rozpoczął Jan Tałdykin służbę w tym rodzaju wojsk w 1933 roku.

22 czerwca 1941 roku pułk myśliwski, w którym służył jako pilot, pełniąc jednocześnie funkcję komisarza, stacjonował w rejonie Kowna. W dniu napaści Niemiec hitlerowskich na Związek Radziecki Tałdykin wystartował jako pierwszy pilot z jednostki kilkanaście minut po godzinie 3 nad ranem. Za nim poderwały się w powietrze kolejne dwie dalsze maszyny. Trzej radzieccy piloci stoczyli zażartą walkę powietrzną z grupą hitlerowskich bombowców osłanianych przez myśliwce. Tałdykin dwukrotnie ranny, w rękę i w nogę, wyskoczył z płonącego samolotu ze spadochronem. Wylądował na polu, doczołgał się do drogi, gdzie znaleźli go żołnierze z pułku piechoty. Szpital, długie leczenie i powrót do jednostki bojowej. Nadal służba w linii w charakterze czynnego pilota. W lipcu 1942 roku znów zostaje ranny w czasie walki powietrznej. Znów pobyt w szpitalu i powrót na radzieckie niebo. Kolejna, tym razem bardzo ciężka kontuzja w lecie 1943 roku, wyrywa go z walczących szeregów na wiele miesięcy.

22 lutego 1944 roku mianowany dowódcą 1 pułku „Warszawa", nazajutrz zjawia się w Grigoriewskoje. W siedem miesięcy później, 23 sierpnia 1944 roku, poprowadził pilotów tej jednostki do pierwszego lotu bojowego już nad ziemią ojczystą. Tego dnia punktualnie o godzinie 8.30 z Zadybia Starego w powiecie ryckim wystartowała grupa szturmowców. Prowadzącym był chorąży Mironienko. Grupę tę osłaniały cztery samoloty myśliwskie z 1 pułku „Warszawa". Leciał sam dowódca pułku, podpułkownik Tałdykin, podporucznik Gabis, kapitan Matwiejew i chorąży Chromy. Tej grupie towarzyszyło także dwóch myśliwców, starych wyjadaczy powietrznych z radzieckiego 233 pułku. Samoloty wystartowały z zadaniem rozpoznania obrony nieprzyjaciela w rejonie Warki.

Historyk zanotował:

„Niebawem maszyny przeleciały (...) nad dawnym pobojowiskiem, gdzie w 1656 roku chorągwie Stefana Czarnieckiego zadały klęskę Szwedom, samoloty zawróciły w kierunku południowo-wschodnim. Na południe od Warki załogi zaobserwowały około 30 samochodów nieprzyjaciela, jadących w kierunku Radomia. Następnie grupa w całości i bez strat przeleciała nad pozycjami polskiej piechoty, minęła pola historycznej bitwy Tadeusza Kościuszki pod Maciejowicami i wylądowała na własnym lotnisku. Meldunki z wykonanego zadania szybko powędrowały do sztabu gen. Berlinga i sztabu radzieckiej 16 armii lotniczej. Zadanie było wykonane"*).

W historii najstarszej jednostki ludowego lotnictwa była to ważna data. Czas potwierdził, że było to również ważne wydarzenie w dziejach polskich skrzydeł. Po wrześniowej klęsce na ziemię ojczystą, pod polskie niebo powróciły samoloty z biało-czerwoną szachownicą.

Tałdykin dowodził pułkiem aż do swojej lotniczej śmierci, 16 marca 1945 roku. Po raz ostatni wystartował z frontowego lotniska w Borujsku koło Mirosławca. Mechanikiem jego samolotu był wówczas kapral Jan Okulicz. Dowódca bardzo lubił młodziutkiego mechanika. Może dlatego, że chłopiec ten przypominał mu jego własnego syna, kilkuletniego Żenię, który z matką przebywał gdzieś daleko za Moskwą. Okulicz zdawał sobie sprawę z faktu, że dowódca pułku darzy go niemal ojcowskim uczuciem. Mechanik marzył o pilotażu; więc bez przerwy składał raporty, prosząc dowódcę o dopuszczenie go do szkolenia na samolotach. Tałdykin wzywał wtedy osiemnastoletniego chłopca, długo patrzył mu w oczy i mówił z jakąś dziwną nutą tęsknoty i troski:

— Jest wojna. Wystarczy, że jesteś mechanikiem. Dobrym fachowcem. Czy ty tego nie rozumiesz?! Po wojnie zostaniesz pilotem.

Okulicz odczekiwał kilka dni i znów składał raport tej samej treści.

— Podpiszę ten raport w pierwszym dniu pokoju — mówił Tałdykin. — Po wojnie pomogę ci się wykształcić. Bo może rozmyślisz się, wybrać możesz każdy inny zawód.

Zimą 1945 roku na lotnisku w Bydgoszczy Okuliczowi przydzielono do obsługi nowiutką, wprost z fabryki maszynę Jak-9 z działkiem 35 mm. Latał na niej Wiktor Kalinowski, ale na lotnisku w Borujsku samolot ten upodobał sobie Jan Tałdykin. W ten sposób Janek Okulicz został mechanikiem samolotu Tałdykina. Samolot ten miał numer boczny 16.

— I było to akurat 16 marca 1945 roku — wspomina podpułkownik pilot oblatywacz Jan Okulicz. — Tego dnia skrupulatniej chyba niż kiedy indziej sprawdziłem wszystkie urządzenia samolotu. Miałem więcej czasu, gdyż pogoda była nielotna. Rano podstawa chmur nad lotniskiem wynosiła nie więcej niż trzysta metrów. Przed południem niebo pojaśniało, warunki atmosferyczne nieco polepszyły się. Niespodziewanie przyszedł rozkaz:

— Startują dwa Iły-2 i dwa Jaki.

Dowódca pułku „Warszawa" ppłk pil. Jan Tałdykin podczas odprawy z dowódcami eskadr pułku (na zdjęciu powyżej — z lewej) oraz przed frontem stanu osobowego jednostki w czasie uroczystej odprawy na lotnisku w Grigoriewskoje w 1944 r. (na zdjęciu poniżej — z lewej).

Kierownicza kadra 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" w Grigoriewskoje w 1944 r. Siedzą od prawej: starszy inżynier pułku kpt. Jadacki, zastępca dowódcy pułku do spraw politycznych kpt. pil. Medard Konieczny i dowódca pułku ppłk pil. Jan Tałdykin. Zdjęcia archiwalne ze zbiorów J. R. Koniecznego (5)

Tałdykin zadecydował, że poleci osobiście oraz dowódca 1 eskadry kapitan Stanisław Lisiecki. Zawsze w sytuacjach trudnych, niepewnych, dowódca wolał sam ryzykować. Mógł przecież do tego lotu wyznaczyć kogoś innego.

Mój samolot był sprawny już od kilku godzin. Tałdykin przed wejściem do kabiny zdjął kurtkę skórzaną i czapkę.

— Janek, oddasz mi, gdy powrócę z lotu.

Cztery samoloty wystartowały kolejno i szybko zniknęły w chmurach. Kurs — Kołobrzeg. Powinny były powrócić nie później niż za półtorej godziny. Nie upłynęło jednak czterdzieści minut, gdy nad lotniskiem ukazały się dwa Iły i jeden Jak. Przeczuwałem coś złego. Kto wraca? Tałdykin czy Lisiecki? Kiedy Jak podchodził do lądowania, przekonałem się, że to nie był mój samolot. Dlaczego nie wraca moja szesnastka? Co z Tałdykinem? Ta myśl niepokoiła nie tylko mnie. Kapitan Lisiecki podkołował. Wyszedł z kabiny. W oczach pilota dostrzegłem łzy. Zrozumiałem wszystko.

W okolicach Połczyna-Zdroju warunki atmosferyczne były fatalne. Samoloty leciały w chmurach, których podstawa nie była wyższa niż sto metrów. Tałdykin wydał rozkaz powrotu. W czasie skrętu na małej wysokości maszyna dowódcy zderzyła się z pagórkiem.

Natychmiast z dwoma kolegami pojechałem na motorze w kierunku Połczyna. Dojechaliśmy do tego miasta, ale nigdzie nie zauważyliśmy szczątków samolotu. Zawróciliśmy do Mirosławca. W drodze powrotnej jakiś Niemiec w starszym już wieku poinformował nas, że samolot spadł przy szosie. Z prawej strony. Zeskoczyłem z motoru i ile sił w piersiach pobiegłem we wskazanym kierunku. Z daleka zobaczyłem numer samolotu — 16. Silnik wyrwany leżał wraz z ramą pod kątem dziewięćdziesięciu stopni do osi podłużnej samolotu. Kilka metrów od rozbitej maszyny zobaczyłem Tałdykina. Już nie żył...

Wkrótce przyjechał samochód z pułku. Zabraliśmy zwłoki dowódcy na lotnisko. Pogrzeb odbył się w Bydgoszczy.

Jan Soroka przyjechał na miejsce wypadku kilka godzin później. Zapamiętał interesujący szczegół:

— Zegarek, który nasz dowódca miał na ręku, chodził. Byliśmy tym zdziwieni i wstrząśnięci. Przyłożyłem zegarek do ucha. Usłyszałem ciche, rytmiczne tik, tik, tik, tik. Przestało bić serce Tałdykina, ale w miarę upływu lat czas miał odmierzać jego legendę i sławę.

Opowiadała Aleksandra Tałdykinowa w czasie swojej wizyty w Polsce:

— Ostatni list od męża otrzymałam 4 marca 1945 roku. Mieszkałam wówczas wraz z synem w okolicach Kostromia. Eugeniusz był wówczas małym chłopcem. Ojca zna tylko ze zdjęć. W ostatnim liście mąż pisał, że wojna zbliża się ku końcowi, że niebawem polscy piloci, którymi dowodzi, będą latać nad Berlinem. Dopytywał się o dom, z troską pisał o synu.

Aleksandra Tałdykinowa czekała na kolejny list od męża. Niebo nad Warszawą i niebo nad Moskwą rozjarzyło się kolorowymi salwami zwycięstwa. Tałdykinowa czekała. Na próżno. Któregoś dnia ktoś zapukał do drzwi domu. Na progu stało dwóch oficerów — Rosjanin i Polak. Nie wiedzieli, jak wypełnić swoją misję. Weszli do mieszkania i stali w milczeniu. Ona domyśliła się już wszystkiego. Przekazali jej pamiątki po mężu: osobiste dokumenty, mundur, w którym zginął gdzieś pod obcym wówczas dla niej miastem, odznaczenia, zegarek. Order Virtuti Militari, który nie zdążył ozdobić jego piersi, lecz tylko imię. Order Czerwonego Sztandaru, Order Czerwonej Gwiazdy...

Do dziś pamiątki te jak najdroższe relikwie żona i syn pułkownika Jana Tałdykina przechowują w swoim leningradzkim mieszkaniu. Gdy Eugeniusz Tałdykin wraz z matką przyjechał w roku 1967 do Polski, by odbyć wędrówkę śladami swojego ojca, którego zna tylko z fotografii — nosił na ręku jego zegarek. Ten sam, na który Jan Tałdykin spoglądał wsiadając do kabiny Jaka na borujskim lotnisku. Ten sam, który odmierzał wciąż sekundy, minuty i godziny, gdy pod Połczynem w rozbitym samolocie z biało-czerwoną szachownicą przestało bić serce dowódcy 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa".

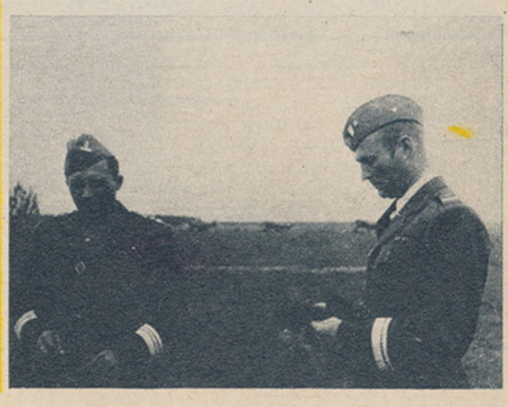
Czas niezmordowanie i nieustannie odmierza sławę legendarnego lotnika, Rosjanina, który dowodził polskim pułkiem.

Nie opodal Połczyna-Zdroju jest wzgórze niewielkie. A na tym wzgórzu jest polny głaz. A na tym polnym głazie jest płyta ze spiżu. Na tej płycie społeczeństwo tej ziemi wyryło nazwisko człowieka, którego tutaj lotnicza śmierć dosięgła a którego imię ponad wszystkie wzgórza okoliczne wzniosło się legendą!

RAJMUND KULIŃSKI

*) J. Koliński: „Ludowe Lotnictwo Polskie". Wyd. MON, 1965.

Ppłk pil. Jan Tałdykin (z lewej) i mjr Bujewicz w galowych mundurach lotniczych w Grigoriewskoje — 1944 rok.



Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

STANISŁAW BOROWY (1898—1961)

URODZIŁ się 28 września 1898 r. we wsi Grabów pod Warszawą. Ojciec Piotr, nauczyciel ludowy. Matka Sylwestra, z domu Nienałtowska. Ukończył 7 klas gimnazjum R. Kowalskiego w Warszawie. Od 4 listopada 1918 r. do połowy czerwca 1919 r. był elewem Szkoły Podchorążych Piechoty.

Po ochotniczym zgłoszeniu się do lotnictwa odbył kurs Oficerskiej Szkoły Obserwatorów Lotnictwa (27. X. 1919 — 9. II. 1920). Po przeniesieniu do korpusu oficerów lotnictwa ppor. obs. Borowy otrzymał przydział do 8 eskadry wywiadowczej. Pełnił tam funkcje obserwatora i szefa obserwatorów ekskadry. W okresie od kwietnia 1921 r. do stycznia 1926 r. był szefem obserwatorów eskadry i dowódcą eskadry liniowej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie.

Od 1 lutego 1926 r. do grudnia 1930 r. pełnił funkcję zastępcy szefa wydziału personalnego Departamentu IV Lotnictwa. W okresie od stycznia 1937 r. do wybuchu wojny obronnej 1939 r. był zastępcą komendanta Bazy Lotniczej w Dęblinie. W czasie działań wojennych sprawował funkcję komendanta Bazy Lotniczej w Dęblinie.

Kpt. obs. Stanisław Borowy pozostał w czasie okupacji hitlerowskiej w kraju, działając w Armii Krajowej, na Kieleczyźnie. 31 stycznia 1945 r. zgłosił się ochotniczo do odrodzonego lotnictwa polskiego w Naczelnym Dowództwie WP w Lublinie. Przez dwa miesiące był szefem wyszkolenia w 15 Pułku Lotniczym w Zamościu. Od 4 kwietnia do 9 maja 1945 sprawował funkcję szefa sztabu 7 samodzielnego dywizjonu lotniczego. Następnie był kolejno szefem personalnym i zaopatrzenia materiałowo — technicznego na Centralnym Lotnisku Sił Powietrznych WP w Warszawie. W okresie 1 lipca 1946 — 22 kwietnia 1947 był szefem sztabu Rządowej Eskadry Transportowej w Warszawie. 22 kwietnia 1947 r. został zwolniony do rezerwy w korpusie oficerów lotnictwa.

Po przejściu do pracy cywilnej pracował początkowo (od stycznia 1948 do maja 1951) w Spółdzielni Wydawniczo — Oświatowej „Czytelnik", a następnie w Centrali Księgarstwa „Domu Książki" jako starszy ekonomista.

Zmarł 30 września 1961 r. w Warszawie. Uległ trzykrotnie wypadkom lotniczym (1922, 1925, 1927), co spowodowało ciężkie schorzenie oczu.

Stanisław Borowy był współautorem Księgi Pamiątkowej „Ku Czci Poległych Lotników" (1933 r.). Opracował tam życiorysy poległych lotników 1918 — 1933 r. Był ponadto członkiem komitetu wykonawczego budowy pomnika poległych lotników w Warszawie.

Odznaczenia: Krzyż Walecznych, Srebrny Krzyż Zasługi, Polowa Odznaka Obserwatora. Medale: — „Zwycięstwa i Wolności", „Za Odrę, Nysę i Bałtyk", „Za Warszawę". Medal radziecki — „Za Zwycięstwo nad Niemcami". Był członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL.

J. KĘDZ.

30 LAT LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

Il-14

NA przełomie lat 1949-50 biuro konstrukcyjne Iliuszyna otrzymało zadanie unowocześnienia samolotu Il-12 i dostosowania go do lotów w różnych warunkach geograficznych (polarnych i pustynnych, wysokogórskich), do startu z jednym silnikiem. Postanowiono wprowadzić instalację odlodzeniową. Nowy samolot, o różniącej się znacznie sylwetce w porównaniu z Il-12, otrzymał oznaczenie Il-14 i został oblatany we wrześniu 1950 r. przez W. Kokkinakiego. Po próbach państwowych został skierowany do produkcji seryjnej. Od początku wykonywano dwie wersje tego samolotu: pasażerską i towarową (Il-14P i Il-14Gr lub też nazywaną poza Związkiem Radzieckim Il-14T). Wersją towarową było zainteresowane wojsko, które przyjęło te samoloty na wyposażenie jednostek transportowych. Podczas wielu lat produkcji (do ok. 1960 r.) wprowadzano kolejne ulepszenia w wykorzystaniu miejsc kabiny pasażerskiej i w wyposażeniu radiowo-nawigacyjnym. Ily-14 były budowane z licencji w Czechosłowacji, gdzie wykonano ok. 200 szt. pod oznaczeniem Avia Av-14 w rozmaitych wariantach oraz w NRD pod oznaczeniem VEB Il-14 (ok. 80 sztuk).

Wojskowe lotnictwo polskie otrzymało pierwsze Il-14 w 1955 r. i były to samoloty transportowe Il-14T ze Związku Radzieckiego. Początkowo służyły równolegle z Il-12, a niebawem zastąpiły je całkowicie. Niewielka ilość samolotów pasażerskich Il-14P została też wprowadzona do wojskowej eskadry rządowej dla przewożenia członków rządu. W latach 1956-57 PLL LOT wypożyczały od wojska samoloty Il-14T dla przewozu eksportowych truskawek. W 1961 r. były robione próby zastosowania na Il-14T podczepianych zasobników zrzucanych na spadochronach.

Posiadały one dodatkowo wprowadzone okucia w centropłacie, zaś na gondoli silnikowej umieszczono lustro metalowe, aby można było obserwować zasobniki. Il-14T używane są w wojsku do dziś (zakupywano radzieckie Il-14 i VEB-Il-14T z NRD).

Konstrukcja samolotu podobna do konstrukcji Il-12.

Napęd tworzą 2 silniki ASz-82T o mocy max. 1 900 KM każdy. Przestawialne śmigła można ustawić w „chorągiewkę".

Malowanie. Samoloty pasażerskie eskadry rządowej posiadały na kadłubie pod oknami pas niebiesko-czerwony, który przed szachownicą załamywał się w górę w formie błyskawicy i trafiał w krawędź usterzenia poziomego. Ponad pasem tym, kadłub i usterzenie pionowe — białe. Przed kabiną nos malowany czarnym matowym kolorem. Pozostałe powierzchnie w kolorze naturalnego aluminium. Na usterzeniu pionowym czerwony numer. Samoloty transportowe — całkowicie w kolorze aluminium, z czarną górą nosa.

DANE TECHNICZNE

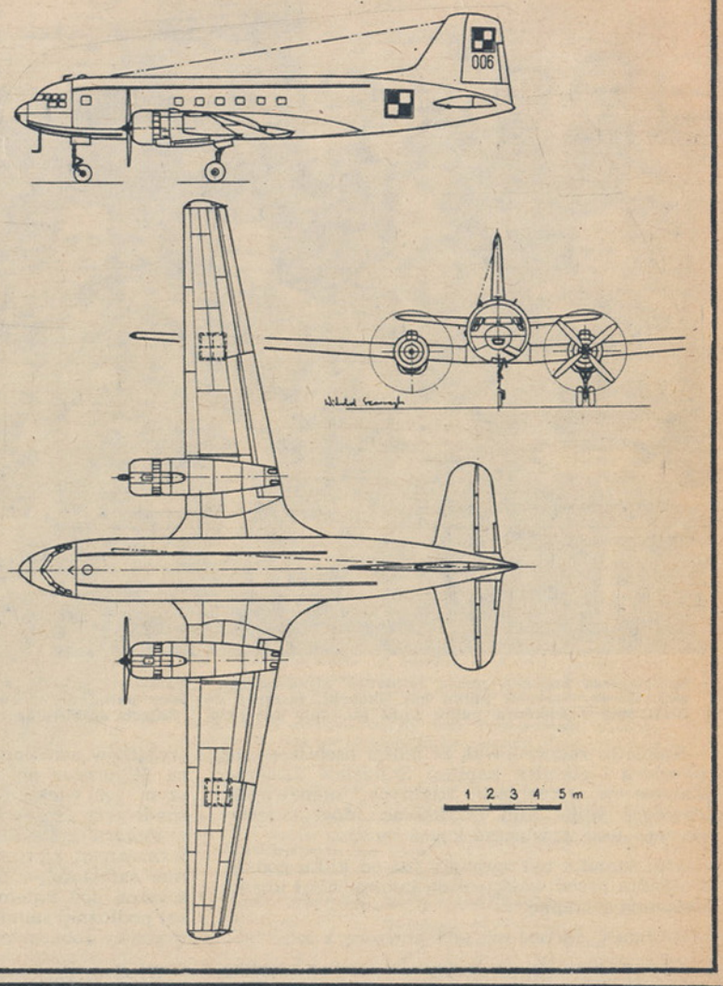
Wymiary: Rozpiętość — 31,7 m, długość — 21,31 m, wysokość — 7,8 m, pow. nośna — 100 m².

Masy: Masa własna — 12 080 kg, masa użyteczna — 4 420 kg, masa całkowita max. — 16 500 kg.

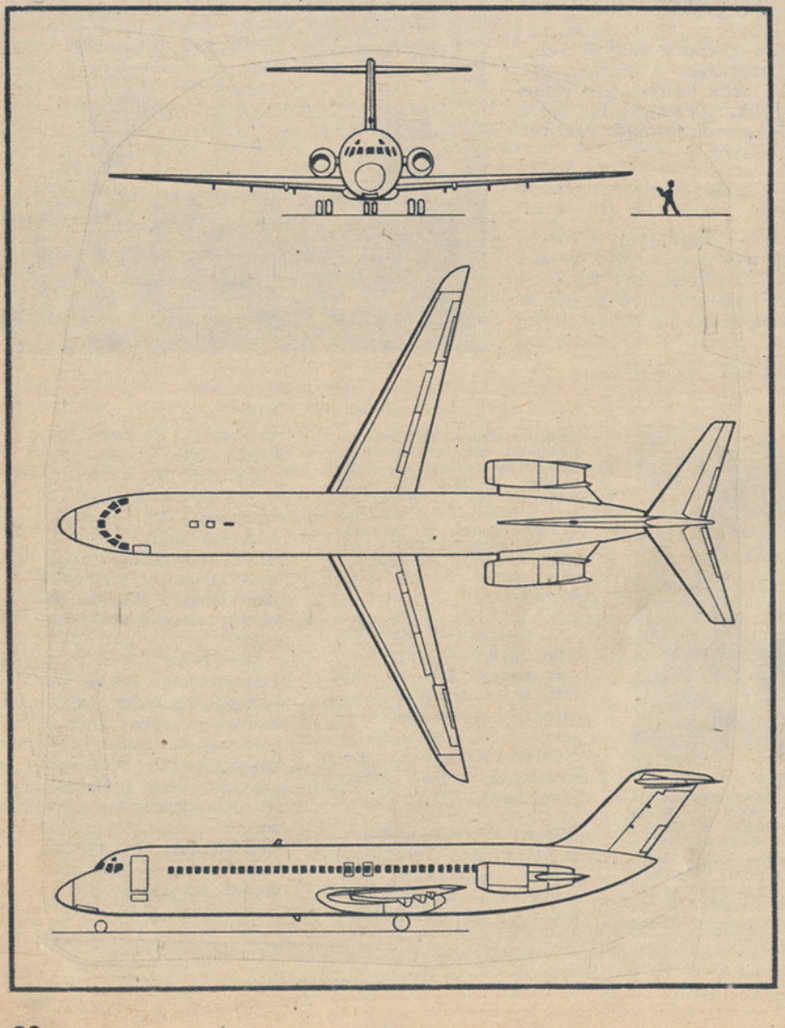
Osiągi: Prędkość max. — 430 km/h, prędkość przelotowa — 290 do 320 km/h, prędkość lądowania — 135 km/h, wznoszenie — 5,8 m/s, pułap — 6 500 m, zasięg — 1 000 do 2 890 km.

Mgr inż. WITOLD SZEWCZYK

Zdjęcie WAF: Il-14T.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



DC-9/30

DO najpopularniejszych obecnie odrzutowych samolotów komunikacyjnych średniej wielkości można zaliczyć dwusilnikowy samolot DC-9, znajdujący się w bieżącej produkcji w zakładach McDonnel-Douglas. Samolot ten znajduje się w produkcji od 1965 r., kiedy to oblatano pierwszy prototyp. Do chwili obecnej zbudowano ponad 650 samolotów tego typu. Produkcja samolotu odbywa się na zasadzie szerokiej kooperacji. Zakłady macierzyste dokonują tylko montażu podzespołów i zespołów dostarczonych przez poddostawców. Ponad 70% wszystkich samolotów DC-9 wykonanych jest w wersji „30", której dostawy rozpoczęto w 1967 roku. Różni się ona od pierwowzoru zwiększoną rozpiętością i wydłużonym kadłubem oraz nowymi urządzeniami supernośnymi. Zmieniono również silniki i powiększono liczbę miejsc.

DC-9/30 jest dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej. Skrzydła o obrysie trapezowym odznaczają się niewielkim skosem (24° na 25% cięciwy) i dużym wydłużeniem. Profil — 11,6%. Konstrukcja w przykadłubowej części trzydźwigarowa, przechodząca dalej w dwudźwigarową. Pokrycie pracujące usztywnione podłużnicami. Lotki sterowane hydraulicznie, dwudzielne (części skrajne używane tylko na małych prędkościach). Dwuszczelinowe klapy-poszerzacze zajmują 2/3 rozpiętości. Przed klapami hamulce aerodynamiczne. Na krawędzi natarcia wprowadzono od wersji „30" ruchome skrzela. Na dolnej powierzchni płata dodano grzebień sterujący warstwą przyścienną.

Kadłub o przekroju jajowym, konstrukcji półskorupowej, mieści oprócz 2—3-osobowej załogi do 115 pasażerów. Drzwi wejściowe (z lewej strony w przodzie kadłuba) wyposażone są w integralne schody. Pod podłogą znajduje się bagażnik-ładownia o pojemności 25 m³.

Usterzenie wolnonośne, skośne w układzie „T". Statecznik poziomy przestawiany hydraulicznie. Ster wysokości sterowany ręcznie przy pomocy klapek odciążających. Ster kierunku sterowany hydraulicznie, a w przypadku awarii ręcznie.

Podwozie trójzespołowe, chowane hydraulicznie. Zespoły dwukołowe. Przedni zespół sterowany. Główne zespoły wyposażone w hamulce hydrauliczne z automatami przeciwpoślizgowymi.

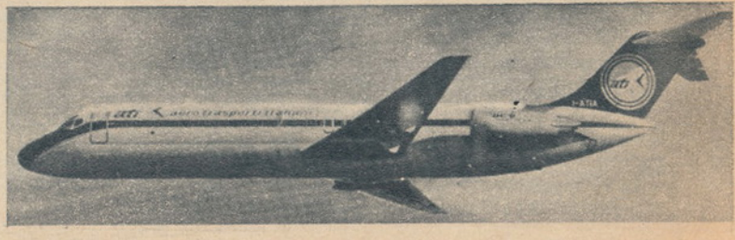
2 silniki turboodrzutowe dwuprzepływowe Pratt-Whitney JT8D-7 o ciągu 6 350 kG każdy, zabudowane są po bokach tylnej części kadłuba i wyposażone w odwracacze ciągu. Zbiorniki skrzydłowe mieszczą 14 000 l paliwa. **(J. S.)**

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 28,47 m, długość — 36,37 m, wysokość — 8,38 m, pow. nośna — 93,0 m², wydłużenie — 8,7.

Masy: Masa własna — 24 020 kg, ładunek płatny — 11 865 kg, masa całkowita — 44 450 kg, obciążenie pow. — 480 kg/m², obciążenie ciągu — 3,5 kg/kG.

Osiągi: Prędkość przelotowa max. (7 600 m) — 909 km/h, prędkość ekonomiczna (10 000 m) — 860 km/h, prędkość max. zasięgu (10 700 m) — 800 km/h, wznoszenie — 14 m/s, zasięg ekon./max. — 2 400/2 775 km, długość drogi startowej (FAA) — 2 000 m, długość lądowania (FAA) — 1 500 m.



SKRZYDLATA POLSKA
Korespondencje

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach.

NOWY ZARZĄD AEROKLUBU ROW

27 stycznia br. odbyło się Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo — Wyborcze Aeroklubu ROW. W zgromadzeniu brali udział członkowie aeroklubu oraz zaproszeni goście — przedstawiciele organizacji i zakładów pracy. W imieniu ustępującego Zarządu referat wygłosił prezes Aeroklubu ROW, mgr inż. **Stanisław Kaczmarczyk.** W dyskusji postulowano m. in. powiększenie lotniska, budowę nowego hangaru i przebudowę spadochroniarni.

Prezesem nowo wybranego Zarządu został ponownie mgr inż. **Stanisław Kaczmarczyk.**

Wiesław Dziuba

PRZED JUBILEUSZEM

W 1975 r. Aeroklub Częstochowski będzie obchodził jubileusz swego 40-lecia. Z tej okazji postanowiono wydać okolicznościową monografię — album, zawierającą historię 40-letniej działalności aeroklubu na terenie powiatów: częstochowskiego, lublinieckiego, kłobuckiego, radomszczańskiego, pajęczańskiego i włoszczowskiego. Zespół opracowujący kronikę napotyka jednak na pewne trudności w gromadzeniu dokumentów i zdjęć dotyczących szczególnie lat 1935 — 1945. Zarząd A. Cz. zwraca się niniejszym do wszystkich byłych pracowników, instruktorów i sympatyków klubu, by pod adresem aeroklubu — **I Aleja 9, 42-200 Częstochowa** — nadsyłali dokumenty dotyczące Aeroklubu Częstochowskiego. Dokumenty te po opracowaniu i sporządzeniu fotokopii będą natychmiast zwracane właścicielom. Ponadto wszystkie osoby, mogące służyć informacjami ustnymi, proszone są o kontaktowanie się z mgr **Józefem Glancem,** który w każdą środę, w godzinach od 15 do 17, pełni dyżury w lokalu A. Cz.

*

Długoletniemu instruktorowi sekcji spadochronowej Aeroklubu Częstochowskiego **Janowi Kulisiowi,** który w roku ubiegłym wykonał 2000 skok spadochronowy, wręczono upominek w postaci zegarka z wygrawerowanym napisem okolicznościowym. Najlepsza spadochroniarka A. Cz. wśród juniorów, **Danuta Miara,** otrzymała puchar sekcji spadochronowej. Złotą odznakę szybowcową otrzymał **Ryszard Naturalny,** zaś złote odznaki spadochronowe — **R. Brycht, A. Dobosz, W. Gajecki, W. Polis i K. Foltyński.** Ponadto 8 pilotów otrzymało srebrne odznaki szybowcowe, a 5 skoczków — srebrne odznaki spadochronowe.

Witold Majak

OLIMPIADA WIEDZY LOTNICZEJ

We Wrocławiu odbył się finał wojewódzki Olimpiady Wiedzy Lotniczej, do którego w wyniku eliminacji zakwalifikowano 41 uczniów reprezentujących szkoły podstawowe i średnie województwa wrocławskiego. Czołowe lokaty zajęli: 1. **Marcin Szwad** (Szkoła Podstawowa nr 36, Wrocław), 2. **Jerzy Pawlikiewicz** (Szkoła Podstawowa nr 41, Wrocław), 3. **Jarosław Markowicz** (Szkoła Podstawowa nr 14, (Wrocław), 4. **Jerzy Gomułka** (LO, Nowa Ruda), 5. **Marcin Cieński** (II LO, Wrocław), 6. **Jerzy Bąk** (LZN Wrocław). Wymienieni otrzymali dyplomy i nagrody książkowe, a czterej pierwsi zostali dodatkowo wyróżnieni bezpłatnymi biletami lotniczymi na przelot samolotem PLL LOT z Wrocławia do Warszawy i z powrotem. Ponadto wszyscy uczestnicy odbyli lot samolotem AN-2 nad stolicą Dolnego Śląska.

Stanisław Błasiak

UROCZYSTE SPOTKANIE POZNAŃSKICH SENIORÓW

4 stycznia br. w Poznaniu odbyło się uroczyste spotkanie członków Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Poznańskim z okazji 55 rocznicy zdobycia lotniska Ławica przez powstańców wielkopolskich oraz 30 rocznicy powstania ludowego Lotnictwa Polskiego. Na uroczystość przybył m. in. dowódca Wojsk Lotniczych, gen. bryg. pil. **Henryk Michałowski.**

Referat okolicznościowy wygłosił płk rez. pil. **Kazimierz Pieniążek.** Zabierając głos, dowódca WL podkreślił znaczenie działalności członków KSL AP w propagowaniu tradycji polskich skrzydeł i życzył seniorom lotnictwa pomyślności w nowym roku. Następnie Dowódca WL udekorował 6 członków KSL Srebrnymi i Brązowymi Medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju", a 15 seniorom wręczył dyplomy uznania.

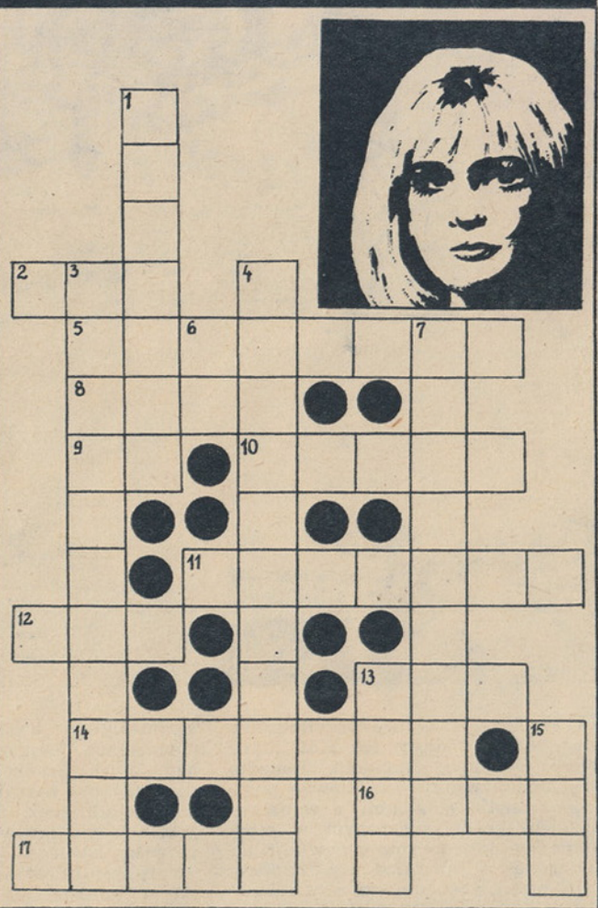
Srebrny medal otrzymał **Antoni Mrozek,** a medale brązowe — **Zbigniew Laszkiewicz, Tadeusz Garstecki, Stanisław Piaskowski, Jan Siejkowski i Leon Eder.**

Dodać warto, że KSL AP liczy obecnie 88 członków.

Wacław Król

Wspólne zdjęcie z uroczystego spotkania poznańskich seniorów lotnictwa.

KRZYŻÓWKA



Poziomo: 2 — typ szybowca, na którym P. Wills zdobył w 1952 roku tytuł mistrza świata; 5 — popularny śmigłowiec francuski; 8 — drzewo rosnące na stokach Libanu, znajduje się także w znaku rozpoznawczym libańskich linii lotniczych MEA; 9 — znak przynależności samolotów cywilnych do Nowej Zelandii; 10 — jest w sprzęcie przeciwpożarowym na każdym lotnisku; 11 — lina stosowana podczas lądowania balonu; 12 — polski samolot turystyczny PZL — 102; 13 — oznaczenie konstrukcji A. N. Tupolewa; 14 — spadochroniarz; 16 — ugrupowanie bojowe, w którym samoloty tworzą figurę geometryczną; 17 — budowana na licencji w Indonezji, nosi nazwę „Gelatik" („ptak ryżowy").

Pionowo: — 1 popularna nazwa usterzenia Rudlickiego; 3 — zwycięzył w I Śmigłowcowych Mistrzostwach Polski; 4 — strefa zaburzeń powietrznych, powodujących „rzucanie" szybowca; 6 — znak przynależności cywilnych samolotów do Libanu; 7 — radziecki skoczek spadochronowy, mistrz sportu, w 1968 roku wywalczył w Austrii tytuł mistrza świata; 13 — czechosłowackie zakłady lotnicze, założone w 1919 r.; 15 — polski szybowiec szkolny.

Opracował:

Edward Zytka

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 10 marca br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci BONÓW KSIĄŻKOWYCH.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023, Warszawa. **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

JEWGIENIJ BŁAZEWICZ — g. Lipieck, ul. Gagarina, d. 87, kw. 1, Związek Radziecki. — Ma 16 lat i interesuje się lotnictwem. Kolekcjonuje plastykowe modele samolotów. Pragnie korespondować i wymieniać modele samolotów z kolekcjonerami z Polski i innych krajów.

*

MIKOŁAJ MROZOWSKI — ul. Sobieskiego 7/22, 76-200 — Słupsk. Ma 16 lat, jest uczniem szkoły średniej i stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Interesuje się lotnictwem, jest zapalonym modelarzem. Wykonuje, skleja i kolekcjonuje modele samolotów (kartonowe i z plastyku). Posiada już ponad 50 modeli. Pragnie korespondować z rówieśnikami o podobnych zainteresowaniach oraz wymieniać modele samolotów i plany modelarskie.

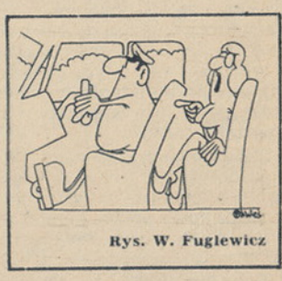
*

IRENA LEWCZUK — ul. Winnice 6, 08-300 Sokołów Podlaski, woj. warszawskie. Ma 18 lat i jest uczennicą technikum. Interesuje się szybownictwem. Chciałaby nawiązać korespondencję z osobami interesującymi się tą dziedziną sportu lotniczego.

JANUSZ TROCIAK — 64-531 Otorowo, pow. Szamotuły. — Zbiera modele samolotów w skali 1:72 i innych (firm krajowych i zagranicznych). Niektóre modele posiada w podwójnej ilości. Chciałby je wymienić na modele innych samolotów.

*

ZYGMUNT NOWICKI — ul. Kilińskiego 4 m. 18, 06-300 — Przasnysz. Jest uczniem I klasy Liceum Ogólnokształcącego i interesuje się lotnictwem. W przyszłości pragnie studiować lotnictwo na Politechnice Warszawskiej. Jako początkujący modelarz ma zamiar zbudować serię modeli latających. Dużo czyta o lotnictwie i ma pokaźną bibliotekę lotniczą. Chciałby korespondować z kolegami i koleżankami o podobnych zainteresowaniach. Poszukuje książek: „Miniaturowe lotnictwo", „ABC miniaturowego lotnictwa", „Polskie konstrukcje lotnicze", „Informator małej techniki". W zamian może ewentualnie ofiarować inne książki lotnicze i techniczne.



Rys. W. Fuglewicz

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
telefon: 45-00-61
02-346 Warszawa
ul. Kazimierzowska 52

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „30 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 30-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, JERZY POMIANOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, STANISŁAW KOPF — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch" w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-346 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa Miedziana 11. Podpisano do druku 15.II.1974 r. Zam. 1208 W-47

Tekst: Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI
Rysunki: JULIAN MALEJKO

LWD „JUNAKI" I „ZUCHY"

ZARYSOWUJĄCE się w latach powojennych potrzeby sprzętowe lotnictwa wojskowego wystąpiły głównie w zakresie szkolenia załóg. Oba samoloty szkolne jakimi wówczas dysponowano, tzn. Po-2 i UT-2, były już przestarzałe; drugi z wymienionych samolotów był ponadto dość trudny do opanowania przez uczniów.

W 1946 r. władze lotnictwa wojskowego zdecydowały się złożyć zamówienie na nowy samolot szkolno-treningowy w łódzkich Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych, które właśnie prowadziły prace prototypowe nad rodzinami „Szpaków" i „Żaków".

Wymagania techniczne przewidywały opracowanie samolotu dwumiejscowego z silnikiem M-11D (125 KM), prostego w konstrukcji i obsłudze. Tak np. założono, że samolot nie ma mieć klap ani hamulców na kołach.

Zespół konstrukcyjny LWD wykonał kilka projektów samolotu, m. in. wersję z miejscami obok siebie, stanowiącą rozwinięcie „Żaka" z silnikiem gwiazdowym. Ostatecznie jednak zdecydowano się na nowocześniejszą i lepszą aerodynamiczną wersję z fotelami w tandem (jedno za drugim) pod długą, oszkloną osłoną. Projekt techniczny nowego samolotu, nazwanego „Junak", opracowano w 1947 r. Niemal równocześnie rozpoczęto budowę prototypu, tak że już na początku 1948 r. mógł on zostać oblatany. Pierwszy lot „Junaka" odbył się 22.II.1948 r. Pilotował Antoni Szymański.

„Junak" okazał się poprawny w pilotażu i akrobacji, ponadto cieszył oko zgrabną sylwetką. Smukły kadłub z wydłużoną osłoną kabiny, trapezowe, trójdzielne skrzydła, proporcjonalne usterzenie, oprofilowane podwozie i charakterystyczne, oddzielne owiewki na pięciu cylindrach silnika, w połączeniu z biało-czerwonymi szachownicami na skrzydłach i kadłubie pomalowanych na „wojskowe kolory" sprawiały bardzo korzystne wrażenie. „To nie jest nowy myśliwiec amerykańskiej marynarki. To nasz nowy samolot szkolny — „Junak" — tak brzmiał podpis pod zdjęciem umieszczonym w ówczesnym numerze „Skrzydlatej" (a może „S i M").

W „Junaku" zastosowano konstrukcję mieszaną, opanowaną już poprzednio na „Szpaku-4" i „Żakach". Skrzydła i usterzenie były całkowicie drewniane, kadłub kratownicowy z rur chromomolibdenowych — kryty płótnem. Część centralna skrzydeł stanowiła całość z kadłubem. Zewnętrzne części mocowane były w czterech punktach przy pomocy rozprężonych sworzni. Kabina z miejscem przednim przeznaczonym dla instruktora, a tylnym dla ucznia (ze względu na wyważenie, do lotów solo pilot zajmował miejsce z tyłu) osłonięta była dwuczęściową osłoną, odchylaną do wsiadania w prawo. Obie kabiny wyposażone były w sterownice i komplety przyrządów pokładowych.

Starannie oprofilowany silnik gwazdowy wyposażony był w kolektor spalin i drewniane stałe śmigło. Podwozie trójdzielne miało koła zapożyczone z Po-2, pozbawione hamulców. Był to wyraźny mankament. Pewnego razu, w czasie prób na lotnisku fabrycznym LWD, kołujący „Junak" o mało nie stoczył się do przebiegającego w pobliżu wykopu bocznicy kolejowej. Sytuację uratował przytomny mechanik obsługujący start, p. Siudak, który w ostatniej chwili złapał za uchwyt skrzydła i spowodował zakręt samolotu.

Podobnym mankamentem okazało się rozwiązanie osłony kabiny, która nie miała stałego wiatrochronu. Była ponadto wykonana z niewielkich szybek z celuloidu, co ograniczało widoczność.

Pomimo tych i innych jeszcze mankamentów, stwierdzonych w czasie prób w Instytucie Technicznym Lotnictwa i próbnej eksploatacji w szkole lotniczej w Dęblinie, ogólna opinia o „Junaku" była pozytywna i postanowiono skierować samolot do produkcji seryjnej, po dokonaniu koniecznych poprawek konstrukcyjnych.

Zanim to jednak nastąpiło, w LWD opracowano i wykonano prototyp nowej odmiany „Junaka" przeznaczonej dla pilotów sportowych. Nowy samolot, nazwany „Zuch", różnił się od „Junaka" głównie innym silnikiem. Zastosowano tutaj czechosłowacki silnik rzędowy, sześciocylindrowy Walter „Minor 6-III," o mocy 160 KM, który zupełnie zmienił sylwetkę samolotu. Ponadto zastąpiono trójgoleniowe podwozie główne pojedynczymi, wolnonośnymi goleniami, z wahaczowym zawieszeniem kół wyposażonym w estetyczne, korzystne aerodynamicznie owiewki. Koła zostały wyposażone w hamulce uruchamiane mechanicznie. Samolot został jeszcze wyposażony w klapy typu „krokodyl", wykonane z duralu i zabudowane na całej krawędzi spływu między lotkami, wraz z odcinkiem podkadłubowym. Ster kierunku miał obrys nieco powiększony w stosunku do „Junaka".

Poza wymienionymi udoskonaleniami oba samoloty były niemal identyczne.

Prototyp „Zucha" ze znakiem rejestracyjnym SP-BAD został oblatany przez Antoniego Szymańskiego 1 września 1948 r. Po przejściu pomyślnie prób fabrycznych, samolot został skierowany do Głównego Instytutu Lotnictwa na próby państwowe.

Trudności ze zdobyciem silników z Czechosłowacji, a zwłaszcza niedojście do skutku umowy licencyjnej na budowę tych silników w kraju spowodowały, że „Zuch" nie mógł pójść do produkcji seryjnej w swej pierwotnej postaci.

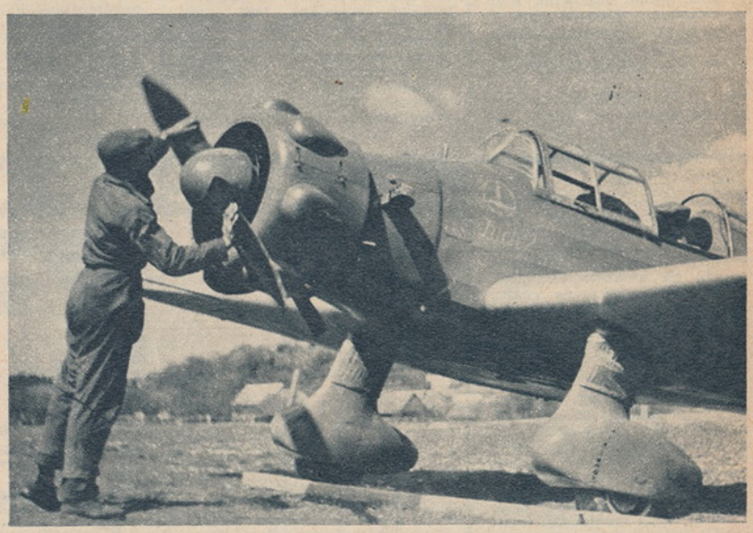
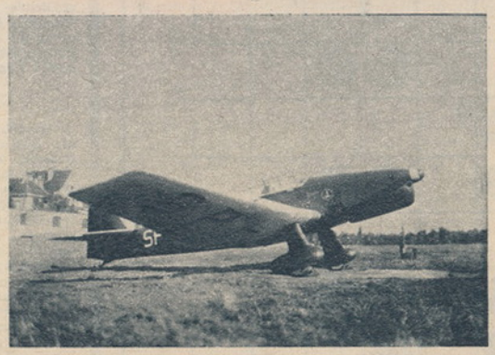
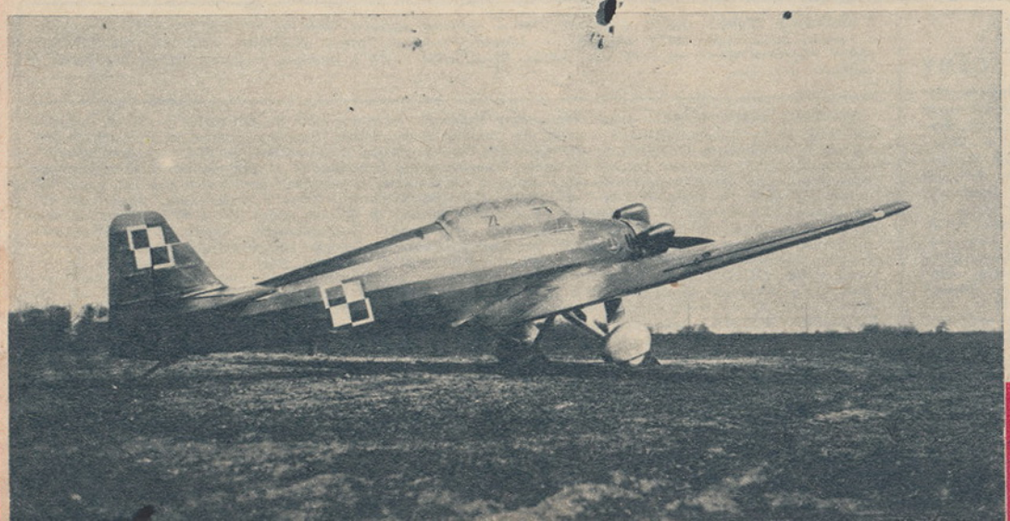
Z tego względu, nie czekając nawet na wyniki prób pierwszego prototypu „Zucha", dokonano w LWD jego przeróbki, dostosowując samolot do siedmiocylindrowych, gwiazdowych silników poniemieckich Siemens Sh-14 (identycznych jak w samolotach „Szpak"), których pewien zapas zgromadzony był w magazynach zakładów. Wersja z nowym silnikiem okapotowanym pierścieniem NACA z charakterystycznymi „miseczkami" nad głowicą każdego cylindra (miało to na celu zmniejszenie średnicy pierścienia) została nazwana w odróżnieniu od pierwowzoru „Zuch-2". Odtąd przyjęło się również używać dla prototypu z silnikiem rzędowym nazwy „Zuch-1".

Prototyp „Zucha-2", oznaczonego SP-BAG, został oblatany 1 kwietnia 1949 r. Wkrótce potem, w drugiej połowie 1949 r., oba prototypy tzn. „Zuch-1" i „Zuch-2" poddane zostały w Głównym Instytucie Lotnictwa próbom państwowym. Oba samoloty wykazały bardzo dobre własności w akrobacji i uzyskały orzeczenie dopuszczające je do treningu w akrobacji dla pilotów zaawansowanych, przy nieco ograniczonym ciężarze. „Zuch-2" ze względu na mniejszą moc silnika i większe opory aerodynamiczne miał osiągi nieco gorsze niż „Zuch-1".

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Z prawej: Seryjny „Zuch-2" z silnikiem Siemens SH-14.

Poniżej: LWD „Zuch" SP-BAD z silnikiem Walter „Minor-6III" na lotnisku fabrycznym (2 zdjęcia).

U dołu: LWD „Junak". Pierwszy prototyp.

Zdjęcia archiwalne.